GUILLAUME **DREVON**

PROPOSITION POUR UNE RYTHMOLOGIE DE LA MOBILITÉ ET DES SOCIÉTÉS CONTEMPORAINES

ESPACES, MOBILITÉS ET SOCIÉTÉS 8







Proposition pour une rythmologie de la mobilité et des sociétés contemporaines

La collection «**Espaces, mobilités et sociétés**» investigue les dimensions spatiales des sociétés humaines. Elle s'intéresse notamment au développement et à la reconfiguration de différents espaces (villes, régions, réseaux, etc.) sous l'angle des diverses formes de mobilité (migration, mobilité résidentielle, mobilité quotidienne, etc.). Si la géographie humaine occupe une place de choix, la collection est également ouverte à d'autres disciplines telles que l'urbanisme, la sociologie ou l'économie territoriale.
La collection «Espaces, mobilités et sociétés», publiée aux Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, est dirigée par **Patrick Rérat**.

ISSN 2504-4931 pour la collection Espaces, mobilités et sociétés des Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Déjà paru :

1. Rérat Patrick, *Habiter la ville. Évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*, 2010.
2. Rérat Patrick, Piguet Étienne (éd.), *«La pensée du monde». Une société de géographie à la Belle Époque*, 2011.
3. Thomas Marie-Paule, *Urbanisme et modes de vie. Enquête sur les choix résidentiels des familles en Suisse*, 2013.
4. Rérat Patrick, *Après le diplôme. Les parcours migratoires au sortir des hautes écoles*, 2013.
5. Kaufmann Vincent, Ravalet Emmanuel, Dupuit Élodie (dir.), *Motilité et mobilité : mode d'emploi*, 2015.
6. Munafò Sébastien, *La ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs*, 2016.
7. Rérat Patrick, *Au travail à vélo… La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*, 2019.
8. Drevon Guillaume, *Proposition pour une rythmologie de la mobilité et des sociétés contemporaines*, 2019.
9. Dubois Yann, *Frontières et mobilité au quotidien. Modes de vie dans l'agglomération trinationale de Bâle*, 2019.

Guillaume Drevon
Préface de Luc Gwiazdzinski
Postface de Vincent Kaufmann

Proposition pour une rythmologie de la mobilité et des sociétés contemporaines

Collection Espaces, mobilités et sociétés

Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Case postale 5
2002 Neuchâtel 2
Suisse

www.alphil.ch

Alphil Diffusion
commande@alphil.ch

ISBN papier : 978-2-88930-236-9
ISBN PDF : 978-2-88930-237-6
ISBN EPUB : 978-2-88930-238-3

ISSN 2504-4931 : Pour la collection Espaces, mobilités et sociétés des Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Publié avec le soutien du Fonds national suisse de la recherche scientifique.

La recherche présentée dans cet ouvrage a été financée par le Fonds National de la Recherche luxembourgeois (FNR) dans le cadre du programme Aides à la Formation Recherche (AFR).

Les Éditions Alphil bénéficient d'un soutien structurel de l'Office fédéral de la culture pour les années 2016-2020.

Illustration de couverture : ©Shutterstock, MicroOne

Responsable d'édition : François Lapeyronie

Couverture : maquette et réalisation : Nusbaumer-graphistes sàrl,
www.nusbaumer.ch

Préface
Luc Gwiazdzinski[1]

Tournant temporel et rythmique de la géographie

Dans un système monde complexe où les cartes et les géographies se démodent très vite, le géographe doit changer de regard, de méthodes et d'outils pour aborder la complexité des « mondes » (Descola, 2014) en mouvement, repérer les nouveaux arrangements à l'œuvre et les nouveaux modes de vie qui se déploient. S'il est assez banal d'évoquer les relations espace-temps de façon philosophique ou par rapport à la physique, l'approche de l'individu, de la ville et du territoire en termes d'espace-temps est beaucoup plus rare et souvent insuffisante. Celle en termes de « rythme » pourrait constituer une avancée, voire un paradigme nouveau se substituant aux concepts transversaux précédents (Michon, 2011).

Mutations à l'œuvre. Notre société « hypermoderne » (Lipovetsky, 2004) et « liquide » (Bauman, 2000) revoit

---

[1] Luc Gwiazdzinski est géographe. Ses travaux portent notamment sur le temps et les mobilités.

ses rapports à l'espace et au temps (Gwiazdzinski, 2007), à l'urgence (Aubert, 2003), à la vitesse (Virilio, 2010), au travail (Gorz, 1988), aux loisirs (Viard, 2002), à la sécurité (Beck, 2001), à la mobilité (Urry, 2005 ; Kaufmann, 2008) au « bien-être » (Bailly, 1981) et à la « nature ». Nos institutions (État, collectivités, école, entreprises, famille, etc.) entrent en mutation. Entre mondialisation et métropolisation, les rythmes de nos vies et de nos villes sont bousculés, faisant éclater les cadres spatio-temporels classiques de la quotidienneté, les mobilités et les limites des territoires et des calendriers d'usage (Gwiazdzinski, 2001, 2007). On sait depuis Simmel (2013) que c'est particulièrement vrai dans les grandes villes où ce qui caractérise l'existence est « *l'intensification de la vie nerveuse* ».

Contraintes, conflits et nouveaux arrangements. Unifiés par l'information, les hommes n'ont sans doute jamais vécu des territorialités et des temporalités aussi disloquées. Individus « polytopiques » (Stock, 2006), nous passons nos journées à jongler entre les espaces et les temps éclatés de la ville « polychronique » (Hall, 1984). Les statuts changent, les échelles et les frontières deviennent plus floues. Les figures de la fragmentation, de l'archipel et de l'intermittence (Gwiazdzinski, 2012) s'imposent en même temps que s'effacent les anciennes certitudes et les images stables et rassurantes de la modernité. Le temps des organisations, des métiers, des lieux de travail ou d'habitation uniques et le temps des activités « monochrones » semble révolu. Les frontières entre travail et loisirs deviennent poreuses. L'hybridation des espaces, des temps et des activités se généralise pour des individus hypermodernes qui ont souvent peur d'arbitrer, veulent tout être à la fois et privilégient la réversibilité de leurs décisions et la malléabilité de la ville et des territoires. L'irruption des TIC brouille les rapports entre l'espace et le temps, l'ici et l'ailleurs, le réel et le virtuel, l'individu et les communautés. Le capitalisme accéléré entre en conflit avec le tempo nécessairement plus lent des politiques démocratiques (Sheuermann, Rosa, 2009). Le

temps mondial en continu de l'économie et des réseaux se heurte aux rythmes circadiens de nos vies et de nos villes. Confrontés à des mutations, décalages et logiques contradictoires, les territoires définis comme «*des réalités complexes formées d'éléments variés*» (Barel, 1986) deviennent tout naturellement des champs de bataille, de recherche ou d'expérimentation. L'effacement progressif de l'unité de temps, de lieu et d'action des institutions oblige à de nouveaux arrangements, assemblages et configurations à l'échelle des individus, des organisations et des territoires.

Changement de regard. Les mutations en cours bouleversent nos habitudes et nos disciplines. On ne peut assurément plus observer nos environnements, nos sociétés et nos modes de vie avec les lunettes d'hier. Les chercheurs doivent changer de paradigme pour imaginer d'autres modes d'observation, de représentation et d'analyse des mondes en mouvement, construire d'autres formes d'intelligence collective, d'organisation et de coopération pour «habiter» la planète comme «*un mode de connaissance du monde et un type de relations affectives loin d'une approche abstraite ou technocratique de l'espace*» (Dardel, 1952). En ce sens, on a assisté au cours des dernières années à de nombreux «tournants» dans les sciences sociales qui poussent certains à ironiser sur le cercle décrit par nos disciplines: «tournant spatial» en sciences sociales, tournant de la «mobilité» (Sheller, Urry, 2006), tournant «émotionnel», tournant «expérientiel» voire «tournant temporel» et «rythmique» qui s'esquissent en géographie, aménagement et urbanisme.

Long oubli. Quand elle s'est intéressée aux approches temporelles, la recherche urbaine a longtemps privilégié l'analyse des modalités de la formalisation du changement urbain, le temps long du devenir de la ville, au détriment d'une approche qui aurait visé à fournir les éléments d'une typologie susceptible d'ordonner les diversités des temps sociaux urbains et leur combinaison (Lepetit, Pumain, 1993). Les recherches

sur le temps urbain sont longtemps restées circonscrites à leur propre objet dans une perspective mono-disciplinaire (temps du travail, des loisirs, de la famille, de l'éducation, etc.). Face aux mutations, à la diversité et à la complexité des morphologies, chercheurs et acteurs de la fabrique urbaine ont été obligés de revoir leurs approches, leurs méthodologies et leurs outils pour penser, concevoir et gérer la ville en prenant en compte de manière simultanée la matérialité urbaine, les flux et les emplois du temps. Les premiers à avoir exploré ces relations ont sans doute été les géographes suédois de l'École de Lund. Dès les années 1960, ces pionniers de la *Time Geography* (Carlstein *et al.* 1978) ont constitué la vie quotidienne en enjeu à partir d'une démarche articulant de façon étroite le temps et l'espace. Ils ont orienté leurs travaux sur les « budgets espace-temps » (Hägerstrand, 1975) et travaillé quelques concepts d'une possible « chronogéographie » sans toutefois réussir à la populariser.

Tournant temporel. Ce n'est qu'une trentaine d'années plus tard, grâce aux technologies de l'information et de la télécommunication, à la géolocalisation et aux possibilités offertes par les représentations dynamiques et sous la pression des mutations sociétales, que le temps a pris rendez-vous avec l'espace (Gwiazdzinski, 2001). Dans une ville « à mille temps » (Boulin, Mückenberger, 2002), les conflits d'usage qui portaient traditionnellement sur l'affectation de l'espace ont concerné l'occupation du temps et la gestion des rythmes urbains. Face à l'éclatement des espaces, des temporalités et des mobilités, la prise en compte du temps est devenue une nécessité pour les politiques publiques et pour la recherche. En géographie et dans les sciences du territoire, on a assisté à la fin des années 1990 à un « tournant temporel » des recherches et des pratiques sur les territoires et les mobilités dans le cadre notamment de démarches de prospective (DATAR « temps et territoire ») et de programmes de recherche européens construits en lien avec les collectivités et les acteurs territoriaux dans le

cadre de l'émergence de politiques temporelles et la mise en place – principalement en Italie et en France – de bureaux, d'agences ou de maisons des temps et des mobilités. La recherche transdisciplinaire (géographes, urbanistes, architectes, sociologues, biologistes…), territorialisée et internationale, a bien mis en évidence l'importance d'une observation et d'une analyse des organisations et des agencements à différents moments (jour, nuit), sur différentes durées, à différentes échelles spatiales, dans des situations statiques comme en mobilité.

Obligation chronotopique. Les travaux qui ont notamment porté sur la cartographie (Gwiazdzinski, Cauvin, 2002) ont pointé le besoin d'observations et de représentations qui dépassent les cartes habituelles pour lire et écrire la société en mutation en pensant conjointement l'espace et le temps. L'émergence d'une approche « chronotopique » (Bonfiglioli, 1990) tentant d'articuler l'espace et le temps a redonné une certaine actualité à la *Time Geography*. L'apport des TIC, la banalisation des technologies de localisation, les avancées des outils de représentations dynamiques ont permis d'aller plus loin (Drevon, Gwiazdzinski, Klein, 2016). Après la période pionnière des bureaux du temps et des politiques temporelles au début des années 2000 et les avancées dans les démarches d'observation, de sensibilisation et de représentation, le temps s'est peu à peu installé dans les politiques publiques (nuit, dimanche, saisons…) et les recherches en géographie.

Intérêt. Si le « chronotope », « *lieu de confluence de la dimension spatiale et de la dimension temporelle* », reste encore une notion vague, une attitude, une grille, un moteur pour la lecture et l'écriture des mondes, le « *tournant temporel* » de la géographie a permis de bonnes avancées dans les politiques publiques et a participé au déploiement de la recherche sur la qualité de vie, la vie quotidienne, la participation et la co-construction de politiques publiques. Les différents acteurs ont pris conscience que le temps était une composante essentielle de la qualité de la vie quotidienne et un important facteur d'inégalités, et

compris que l’organisation des temps procédait de l’intérêt général (Boulin, 2008). La question du temps a permis de reposer différemment les conditions du dialogue territorial, les partenariats et d’aboutir à quelques réussites en termes opérationnels. Au-delà de ces expériences territoriales limitées autour des « bureaux du temps », la question temporelle a irrigué d’autres approches de l’action publique urbaine avec par exemple un renouveau des approches prospectives, l’irruption de notions comme l’intergénérationnalité, la réversibilité ou l’improvisation, l’hybridation, le développement de modes d’intervention sous forme de plateformes d’innovation ou les premiers pas de « l’urbanisme tactique » « temporaire » ou « transitoire ». En quelques années, la recherche sur l’articulation entre les temporalités urbaines, la pluralité des temps sociaux et l’organisation de l’espace et de ses équipements ont permis d’identifier une multitude de champs de réflexion et d’action. Les premières expérimentations ont confirmé l’importance d’une approche spatio-temporelle qui remette le citoyen au centre du débat, au croisement de quatre demandes fortes : la qualité de la vie quotidienne, la proximité, la convivialité et la démocratie participative. Démarche globale qui ne sépare plus la ville, l’entreprise et la population, elle a permis de déployer de nouveaux outils d’une gouvernance inclusive. Transversales par nature, elles ont nécessité la mise en place d’un processus de négociation en continu, à l’opposé d’une approche autoritaire imposée d’en haut, et l’introduction de nouvelles compétences en créativité, art et design notamment. Le temps est l’un des rares enjeux de politique publique dont la responsabilité soit vraiment transversale. Tous les secteurs de la vie collective sont concernés, qu’il s’agisse des transports, des services publics et privés, de l’habitat, des écoles, des crèches, des commerces, des équipements culturels et de loisirs… Compétence de tout le monde et de personne, le temps est l’un des seuls thèmes qui permette vraiment d’engager le débat avec l’ensemble des acteurs publics et privés sans crispation ni repli derrière des frontières institutionnelles. Il oblige au partenariat de

la phase d'observation jusqu'à celle de l'expérimentation et de l'évaluation. Dimension sensible, il remet naturellement l'homme au cœur du débat et permet des innovations sociétales. Dans un contexte de montée de l'incertitude, des enjeux de développement durable, de transition et d'adaptation, la clé des temps a également permis de déployer une réflexion sur « la ville malléable » et adaptable (Gwiazdzinski, 2012) et sur la réversibilité (Vanier, Sherrer, 2013).

Limites et besoin de dépassement. Du point de vue opérationnel des politiques publiques, l'approche temporelle ne s'est cependant pas diffusée aussi largement qu'on aurait pu le penser. Là où elle se déploie et permet certains ajustements, on peut lui reprocher de contribuer à une certaine « saturation » (Gwiazdzinski, 2018) des espaces et des temps, à la colonisation des temps d'arrêt (nuit, dimanche…) et à l'accélération (Rosa, 2010). Dans la recherche urbaine, on sent confusément le besoin de trouver un terme, un concept qui permette d'aller plus loin pour embrasser la complexité du vivant, la vie des hommes, des organisations et des territoires. La notion de « chronotope » rend bien compte de l'articulation espace-temps mais reste davantage centrée sur l'analyse de la structure que sur le processus et les dynamiques. L'utilisation de clés d'entrées temporelle et chronotopique aboutit naturellement à la mise en évidence de rythmes au sens classique de « *retour à des intervalles réguliers dans le temps, d'un fait, d'un phénomène* »[2] dans le fonctionnement des villes et des territoires, dans l'offre de services et les usages. Elle permet de déceler des formes, des configurations spatio-temporelles, et des agencements chronotopiques. Elle renvoie également à l'expérience vécue, à l'émotion, à « *l'habiter* » au sens de Dardel mais ne l'intègre pas.

La piste du rythme. Face à ces limites, le concept de « rythme » au sens plus large du terme – c'est-à-dire dépassant la description d'« *une succession de temps forts et de temps*

[2] https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/rythme/70326

faibles ordonnée arithmétiquement et toutes ses dérivées cycliques et périodiques » (Michon, 2011) – apparaît comme un bon candidat pour la lecture, l'écriture et l'habitation des mondes en mouvement. Il intègre et dépasse l'approche « métronomique » strictement temporelle, métrique et quantitative – d'un terme pourtant « *créé pour unir d'une manière indissoluble le temps et l'espace, c'est-à-dire la vie* » (Bureau, 1992) – au-delà des seules notions de vitesse ou d'accélération. L'« *ordre du mouvement* » devient « *manière spécifique de fluer* », « *modalité d'accomplissement* », ou encore « *configurations particulières du mouvant* ». Le rythme serait une sorte de « *forme de l'instant* » qui n'aurait pas de conception organique, un arrangement. En ce sens, il paraît particulièrement bien approprié aux sciences qui ont affaire à des « *objets fluants et pourtant organisés* » (Michon, 2013) comme les géographies contemporaines. Plus largement, il s'inscrit dans l'hypothèse de l'émergence en science d'un nouveau « *paradigme rythmique* » (Michon, 2013).

Une riche synthèse « augmentée ». Le « *rythme* » intègre les notions de mesure, de forme et d'expérience. À la seule mesure des régularités s'ajoutent les mouvements irréguliers, spontanés ou d'autres formes d'organisation, l'organisation et la désorganisation. « *Variation ordonnée des changements* » (Dewey, 1934), il est tout l'inverse d'un flux régulier. Il a une « *intensité* » et une « *allure* ». Comme le « *chronotope* », le rythme unit l'espace et le temps. Il met en évidence des configurations en y ajoutant une dimension dynamique, dans un flux. Enfin et surtout, il associe les dimensions sensibles de vécu et d'expérience des individus et des collectifs. « *Le rythme engage absolument l'existence de l'homme dans le monde* » (Bureau, 1992). C'est une manière particulière qu'a chacun d'entre nous « *d'habiter le temps* » (Chesnaux, 1996) et l'espace. Cette approche dépasse la simple description des parcours dans le prisme spatio-temporel de la « *Time Geography* » (Hägerstrand, 1970) et des budgets-temps quotidiens, les essais de « *politiques des temps* » (Mallet, 2011), voire « *d'urbanisme temporaire et temporel* » (Pradel,

2012; Gwiazdzinski, 2007) pour embrasser des dimensions sensible et expérientielle mais aussi critique et politique comme pour l'approche des mouvements des places et des lieux infinis des utopies concrètes. Elle ouvre à l'éprouver, au sens, à la présence, à la «*corporéité*» (Hoyaux, 2010) et à «*l'exister*» «*avoir sa tenue hors de soi*» dans l'ouverture (Maldiney, 2007). Elle permet de réfléchir en termes de situations «*expérientielle*» et «*existentielle*» où le corps et l'affect sont mobilisés et d'imaginer d'autres manières d'habiter l'espace et les temps des mondes contemporains.

L'enjeu d'une rythmanalyse. Si le rythme entre dans le vécu, «*cela ne veut pas dire qu'il entre dans le connu*» (Lefebvre, Régulier, 1985). La piste du rythme relance celle d'une «rythmanalyse» à la frontière de la science et de la poésie, dont Lucio Alberto Pinheiro Dos Santos (1931) puis Gaston Bachelard (1950) avaient eu l'intuition, qu'Henry Lefebvre (1993) a tenté d'imposer et que Kevin Lynch (1972) a cherché à utiliser pour l'aménagement des espaces. Il nous oblige à nous faire «rythmanalyste», c'est-à-dire à devenir celui qui écoute le monde, observe et retient les senteurs comme les traces qui jalonnent les rythmes (Lefebvre, 1992) insistant sur les cinq sens. «*Parce que le rythme articule, entre autres, le temps, l'espace, l'individu, le corps, les pratiques et les sens, il représente pour le géographe un outil unique permettant d'analyser un lieu de façon complète et dynamique*» (Girardot, 2007). Le rythme est tout à la fois rythme des corps, du langage, du social et du territoire, soit autant d'éléments à observer, à articuler voire à redéfinir ensemble de manière transdisciplinaire, «*un assemblage de techniques*», de «*montages d'actes*», de «*sélections d'arrêts et de mouvements*», d'«*ensembles de formes de repos et d'action*», qui déterminent «*les manières de fluer, c'est-à-dire les variations d'intensité des interactions, d'un ensemble d'êtres humains*» (Michon, 2007).

Recherche d'eurythmie. Au-delà de l'observation et de l'analyse, le rythme est une belle question politique qui s'inscrit

dans une réflexion sur le développement durable. C'est un enjeu de «*rythmopolitique*» au sens de «*gouvernement des rythmes*» qui dépasse la «*chronopolitique*» ou «*gouvernement des temps*» (Inneraty, 2010). Il renvoie aux questions contemporaines sur le vivre-ensemble, sur les dangers de certains régimes dominants et les limites à ne pas franchir. L'approche nous oblige à questionner l'équilibre entre «*ralentissement*» (Sansot, 2000) et «*accélération*» (Williams, Srniceck, 2014), entre «*planification*» et «*improvisation*» (Soubeyran, 2015), «*ordre*» et «*désordre*», entre «*liberté*» et «*contrainte*». Le rythme renvoie également à la recherche de l'harmonie, à la quête de «l'eurythmie», cette «*beauté harmonieuse résultant d'un agencement heureux et équilibré, de lignes, de formes, de gestes ou de sons*» ou plus précisément de «*bons rythmes qui magnifient ensemble, et les uns par les autres, les singuliers et les collectifs*» (Michon 2007).

Le rythme comme clé de lecture des mobilités. En chercheur et en aventurier (Jankelevitch, 2017) oubliant les avertissements des chercheurs[3], les limites actuelles de la notion et son appropriation très récente en géographie ou en urbanisme, l'auteur (Drevon, 2018) propose de s'emparer de ce concept de «rythme», comme clé de lecture des mobilités avec l'ambition de participer à l'émergence d'une «*rythmologie*» (Wunenberger, 1993; Michon, 2013) des mobilités. Dans un glissement progressif du quantitatif au qualitatif, son approche dépasse la seule «mesure» du phénomène pour aborder la «forme» à travers les «configurations spatio-temporelles» et «l'expérience» à travers les rythmes «vécus». S'appuyant sur l'observation et l'analyse des pratiques spatiales des individus et des familles et de leur vie quotidienne, l'approche adoptée met en évidence les «contraintes» qui pèsent sur eux. Dans un

[3] «*Nous n'avons pas affaire à un savoir avec le rythme. Nous avons essentiellement affaire à travers le rythme avec notre ignorance*» (Sauvanet, Wunenburger, 1996).

cadre transfrontalier, elle permet d'identifier les « adaptations » (long terme), les « ajustements » (court terme), les arbitrages et autres « bricolages » (de Certeau, 1990) déployés à différentes échelles spatio-temporelles en fonction de logiques parfois contradictoires d'optimisation des gains, d'accélération de carrière ou d'amélioration du bien-être dans le cadre de parcours de vie complexes. À partir de la « clé des rythmes », il est possible de repérer les planifications, improvisations, stratégies et tactiques déployées en fonction des principales ressources disponibles : temporelles, économiques et sociales.

Au-delà des seules mobilités, ce tournant temporel et rythmique pose naturellement la question du *buen vivir* et des conditions d'une vie soutenable. « *Sans rythme pas de vie* » (Millet, 2001).

Éléments bibliographiques

Aubert N. (2003), *Le culte de l'urgence*, Paris : Flammarion.

Bachelard G. (1950), *La dialectique de la durée*, Paris : PUF.

Bailly J.P., Heurgon E. (2001), *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Bailly J.C. (1981), *Géographie du bien-être*, Paris : Anthropos-Economica.

Barel Y. (1986), « Le social et ses territoires », in Brunet R., Auriac F. (éd.), *Espaces, jeux et enjeux*, Paris : Fayard-Diderot, p. 131-139.

Bauman Z. (2000), *Liquid Modernity*, Cambridge : Polity Press.

Beck U. (2001), *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*, Traduction de *Risikogesellschaft* (1re éd. Suhrkamp Verlag, 1986), Paris : Aubier.

Benveniste E. (1974), *Problèmes de linguistique générale*, Paris : Gallimard.

Boulin J.Y., Mückenberger U. (2002), *La ville à mille temps*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Bureau J.L. (1992), « Géo-rythme : la transmutation des lieux », in Wunenberger J.J., *Les rythmes, lectures et théories*, Paris : L'Harmattan, p. 125.

Carlstein T., Parkes D., Thrift N. (1978), *Timing Space and Spacing Time*, Londres : Arnold.

Cauvin C., Gwiazdzinski L. (2002), « Représenter l'espace, représenter le temps », in Boulin J.-Y., Dommergues P., Godard F., *La nouvelle aire du temps. Réflexions et expériences de politiques temporelles en France*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube/DATAR, p. 63-91.

Certeau (de) M. (1990), *L'invention du quotidien*, T. 1. *Arts de faire*, Paris : Folio.

Chesneaux J. (1996), *Habiter le temps*, Paris : Fayard.

Descola P. (2014), *La composition des mondes*, Paris : Flammarion.

Dewey J. (1934), *Art as experience*. New York : The Berkeley publishing Group.

Drevon G., Gwiazdzinski L., Klein O. (dir.) (2016), *Chronotopies, Lecture et écriture des mondes en mouvement*, Grenoble : Elya Éditions, collection « L'innovation autrement ».

Dos Santos L.A.P. (1931), *La Rythmanalyse*, Rio de Janeiro : Société de psychologie et de philosophie.

Gorz A. (1988), *Métamorphoses du travail, quête du sens*, Paris : Galilée.

Gwiazdzinski L. (2018), « Les métropoles à l'épreuve de la saturation. Pour une politique des rythmes », in Lageira J., Lamarche-Vadel G., *Appropriations créatives et critiques*, Sesto San Giovanni : Mimesis, p. 37-161.

Gwiazdzinski L. (2007), « Redistribution des cartes dans la ville malléable », *Espace, Population, Sociétés*, 3, p. 397-410.

Gwiazdzinski L. (2001), « Le temps a rendez-vous avec l'espace », in *Espaces, temps, modes de vie, nouvelles cohérences urbaines*, Fédération nationale des Agences d'urbanisme, p. 258-259.

Hägerstrand T. (1975), « Space, time and human conditions », in Karlqvist A., *Dynamic Allocation of Urban Space*, Farnborough : Saxon House.

Hoyaux A.F. (2010), « De la poïesis comme expression et construction des mondes », in Boissière A., Fabbri V., Volvey A., *Activité artistique et spatialité*, Paris : L'Harmattan.

Hall E.T. (1984), *La danse de la vie. Temps culturels et temps vécus*, Paris : Seuil.

Inneraty D. (2008), *Le futur et ses ennemis*, Paris : Flammarion.

Jankelevitch V. (2017), *L'aventure, l'ennui, le sérieux*, Paris : Flammarion.

Kaufmann V. (2008), *Les paradoxes de la mobilité*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Lefebvre H. (1992), *Éléments de rythmanalyse*, Paris : Syllepse.

Lepetit B., Pumain D. (1993), *Temporalités urbaines*, Paris : Anthropos.

Lipovetsky G. (2004), *Les Temps hypermodernes*, Paris : Grasset.

Lynch K. (1972), *What time in this place?*, Cambridge : MIT Press.

Maldiney H. (2007), « La rencontre et le lieu », in Younes C. (dir.), Maldiney H., *Philosophie, art et existence*. Paris : Cerf.

Mallet S. (2011), « Que deviennent les politiques temporelles ? », *Urbanisme*, 376, janvier-février, p. 86-89.

Michon P. (2013), « Rythme, rythmanalyse, rythmologie : un essai d'état des lieux », *Rhuthmos*, 9 janvier 2013 [en ligne]. http://rhuthmos.eu/spip.php?article644

Michon P. (2007), *Les Rythmes du politique. Démocratie et capitalisme mondialisé*, Paris : Les Prairies ordinaires.

Millet B. (2003) (2nde éd., 2016, *Rhuthmos*), « L'homme dans la ville en continu », in Gwiazdzinski L., *La ville 24h/24*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube, p. 83-91.

Pradel B. (2012), « L'urbanisme temporaire : signifier les "espaces-enjeux" pour réédifier la ville », *Espaces de vie, espaces-enjeux : entre investissements ordinaires et mobilisations politiques*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, p. 245-256.

Rosa H. (2010), *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris : La Découverte.

Sansot P. (2000), *Du bon usage de la lenteur*, Paris : Payot.

Sheller M., Urry J. (2006), « The new mobilities paradigm », *Environment and Planning*, 38, p. 207-226.

Scheuerman W.E. (2004), *Liberal Democracy and the Social Acceleration of Time*, Baltimore : Johns Hopkins University Press.

Simmel G. (2013), *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, Paris : Payot.

Soubeyran O. (2015), *Pensée aménagiste et improvisation*, Paris : Éditions des archives contemporaines.

Stock M. (2006), « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », *EspacesTemps.net*, Travaux [en ligne]. https://www.espacestemps.net/articles/hypothese-habiter-polytopique

Urry J. (2005), *Sociologie des mobilités*, Paris : Armand Colin.

Viard J. (2002), *Le sacre du temps libre : la société des 35 heures*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Virilio P. (2010), *Le Grand Accélérateur*, Paris : Galilée.

Williams A., Srineck N. (2014), « Manifeste accélérationniste », *Multitudes*, 56, p. 23-35.

Avant-propos

Henri Lefebvre nous avait déjà invités à employer la métaphore du rythme et à utiliser la rythmanalyse pour décrire nos sociétés (Lefebvre, 1992). Les sociétés contemporaines sont marquées par le culte de l'urgence (Aubert, Roux-Dufort, 2003), de l'ici et du maintenant. En moins d'un siècle, nous sommes passés de rythmes de vie imposés par l'alternance entre le jour et la nuit à l'information en continu. Le rythme de la société a changé (Gwiazdzinski, 2007), entraînant avec lui les individus dans une course contre la montre (Rosa, 2010) et un éclatement des temps (Thoemmes, 2000), des espaces et des sphères de vie. La croissance et la diversification des opportunités offertes par le renforcement de l'accessibilité et de l'offre de transports a largement porté la densification des rythmes de vie contemporains. Depuis le milieu du xx[e] siècle, la portée des déplacements a considérablement augmenté, ouvrant l'horizon des possibles à des modes d'habiter qui s'appuient sur les réseaux et sur la vitesse (Dureau *et al.*, 2000 ; Dupuy, 2000). Le modèle centre-périphérie s'est atténué en faveur du polycentrisme (Cattan, 2010), vecteur de l'éclatement spatial des pratiques. À l'échelle du ménage, la figure classique de la cellule familiale bâtie autour du couple et des enfants semble résister, bien que sa

définition stricte soit remise en cause (De Singly, 2010). Les familles tendent à conserver des moments de synchronisation (Kaufmann, Flamm, 2002) dans un contexte de gestion de la vie familiale parfois tendu, où chacun doit concilier ses temps professionnels, scolaires, familiaux et sociaux (Pailhé *et al.*, 2009). La bi-activité des couples, la diversification des activités et la densification des agendas des enfants et des parents contribuent à donner le tempo de la vie quotidienne au sein duquel les aptitudes à se mouvoir occupent une place centrale (Kaufmann, Bergman, Joye 2004).

Dans les approches de la mobilité spatiale, le temps est le plus souvent utilisé comme un élément de contexte sous-jacent ou, au contraire, comme un déterminant invariant. Les socio-économistes des transports, par exemple, s'appuient sur des indicateurs de durée, comme le budget temps de transport, dans une perspective d'agrégation des comportements et d'évaluation des politiques publiques de transport (Crozet, Joly, 2004). Le temps est considéré comme utilitaire, et cette conception sous-tend une optimisation individuelle de l'usage du temps, qu'il s'agisse de choisir un mode de transport ou un lieu d'habitation. Cette approche confère au temps une dimension heuristique limitée. La géographie bénéficie d'un corpus théorique important au sujet des considérations temporelles de la mobilité. Elle s'appuie notamment sur les apports théoriques de la « *time geography* » (Hägerstrand, 1970) qui s'intéresse aux trajectoires des individus en considérant conjointement l'espace et le temps. La *time geography* a jeté les bases de l'accessibilité en conceptualisant le champ des possibles au sein duquel le temps et l'espace constituent des ressources limitées (Burns, 1979). Dans le champ de la mobilité spatiale, les approches psycho-sociales se sont finalement peu intéressées aux rapports entretenus par les individus avec les rythmes de vie impliqués par les formes multiples de mobilité. La littérature actuelle qui s'intéresse aux rythmes de vie tend plutôt à questionner la conciliation des temps entre les sphères familiale et professionnelle (Eby *et al.*, 2005 ; Gambles, Lewis, Rapoport, 2006 ; Eby,

Maher, Butts, 2010). Elle met également en perspective des phénomènes comme le *burn out* ou encore les surcharges cognitives engendrées par la diversification et la densification des programmes d'activités (Sayer, 2005).

En proposant une approche de la mobilité par les rythmes, cet ouvrage veut mettre en lumière une notion finalement peu abordée dans les champs de la géographie et de la sociologie urbaine. Cette approche vise à lier les apports théoriques issus de la socio-économie des transports, de la géographie, de la sociologie et de la psychologie pour proposer une lecture de la mobilité au travers du prisme des rythmes de vie quotidiens. Cette approche suggère une vision conjoncturelle en considérant conjointement les trois grandes sphères de la vie quotidienne : la sphère professionnelle, la sphère familiale et la sphère spatiale. Dans cette perspective, nous avons pris le parti de questionner des ménages et des populations marqués par un rythme de vie *a priori* particulièrement soutenu, en particulier les familles composées d'un couple bi-actif ayant des enfants. Avec l'objectif de mieux comprendre ces rythmes de vie quotidiens, la démonstration s'attarde d'abord sur une configuration de mobilité quotidienne peu explorée, celle des travailleurs frontaliers du Luxembourg dont la particularité est de franchir quotidiennement la frontière pour se rendre sur leur lieu de travail depuis la France, la Belgique et l'Allemagne. La promesse d'un niveau de vie plus élevé amène cette population à adopter une configuration de mobilité particulièrement tendue. Ce premier niveau d'analyse est complété par une enquête qualitative auprès de deux panels de familles. Le premier panel est composé de familles qui résident dans l'agglomération thionvilloise qui se situe dans l'espace métropolitain luxembourgeois. Le second panel est composé de familles résidentes de l'agglomération voironnaise qui dépend de la métropole de Grenoble. Les familles des deux panels présentent des caractéristiques et des configurations de mobilité similaires. Leur comparaison permet de mettre en perspective les pressions temporelles associées à ces

configurations de mobilité indépendamment de la particularité du contexte frontalier qui renvoie notamment à des revenus plus importants.

La réflexion conceptuelle et méthodologique de cet ouvrage a été construite dans le but d'interroger des configurations de vie particulières. Au-delà du constat que les familles sont soumises à de fortes pressions temporelles qui entraînent des rythmes de vie particulièrement soutenus, il s'agit non seulement de mettre en perspective les stratégies, les bricolages et les agencements qui permettent de « tenir le rythme », mais aussi de répertorier les ressources sur lesquelles s'appuient les familles pour assurer la conduite de la vie quotidienne. De ce point de vue, cet ouvrage milite pour une rythmologie du quotidien non pas uniquement *via* la mobilité, mais également à partir de l'analyse des autres sphères de la vie quotidienne et de leurs interactions. Cette proposition présente un fort potentiel heuristique pour expliquer le rapport au temps dans les sociétés contemporaines. La rythmologie sous-tend une analyse temporelle des pratiques qui renvoient notamment aux schémas et aux budgets temps d'activités ainsi que leur ordonnancement dans l'espace et le temps. Cette approche intègre également le rapport entretenu par les individus avec leurs temporalités quotidiennes. L'ambition de la rythmologie est de lire les traits temporels des sociétés contemporaines dans un contexte plus général d'accélération sociale (Rosa, 2010).

Cet ouvrage s'articule en trois grandes parties. La première est consacrée à la configuration des rythmes de vie quotidiens et à la construction de leur grille de lecture. La seconde fait état des rythmes de vie quotidiens des frontaliers du Luxembourg, une population qui s'inscrit dans une configuration de mobilité tendue. Enfin, une troisième partie présente à la fois le rapport entretenu par un panel de familles avec leurs rythmes de vie quotidiens ainsi que les stratégies élaborées et les ressources mobilisées par celles-ci pour « tenir le rythme ».

Partie 1 –
Configuration des rythmes

Introduction

Cette première partie a pour objectif, en s'appuyant sur la mobilité quotidienne, de circonscrire les éléments qui engendrent les rythmes de vie quotidiens. Et ce en interrogeant le cas de familles dont le couple bi-actif consacre un budget temps particulièrement important à ses déplacements pour se rendre sur son lieu de travail et pour réaliser les autres activités de la vie quotidienne. Le premier chapitre porte sur les éléments qui dimensionnent la mobilité quotidienne, à partir notamment des logiques de la localisation résidentielle. Le deuxième chapitre doit permettre de situer cet ouvrage dans le contexte contemporain de la mobilité quotidienne. Les évolutions économiques, sociétales et techniques permettent de comprendre les facteurs qui ont favorisé l'adoption d'une mobilité quotidienne de longue portée. Ce constat permet de mettre en perspective les paradoxes économiques, environnementaux et temporels qui caractérisent les pratiques de mobilité contemporaines. Ces paradoxes nous amènent à focaliser notre propos sur les rythmes imposés qui découlent de la conduite de la vie quotidienne. La réflexion s'appuie donc sur un simple constat. Bien que les moyens techniques de déplacement se soient considérablement développés, la conjonction espace-temps du quotidien limite le potentiel d'activité et de déplacement. Les ménages ayant

consenti à l'éloignement par rapport à leur lieu de travail doivent gérer les longs déplacements domicile-travail et la diversité croissante des activités de la vie quotidienne. Ce mode de vie semble caractérisé par l'acceptation d'importantes contraintes temporelles et spatiales qui tendent à dégrader la qualité de vie des familles (Gordon *et al.*, 1991 ; Van Ommeren, Rietveld, 2005). Pour approfondir le questionnement, nous proposons de dépasser le cadre de la mobilité spatiale individuelle en adoptant une vision conjoncturelle du rythme de vie qui tient compte des interactions entre les sphères de la vie quotidienne des actifs : la famille, le travail et les déplacements quotidiens (Le Breton, 2005). En effet, la conjoncture qui correspond à la rencontre des sphères se situe au cœur de la fabrique des rythmes de vie des familles. Dans un troisième chapitre, les différentes approches temporelles de la mobilité permettent d'identifier les éléments nécessaires à une analyse de la mobilité par les rythmes. Ces éléments renvoient à la compréhension des comportements qui reflètent les schémas d'activités du quotidien.

Chapitre 1 | La localisation résidentielle, point d'ancrage de la configuration spatio-temporelle de la mobilité quotidienne

Les modèles de répartition spatiale ont introduit des lois spatio-économiques pour déterminer le choix résidentiel des ménages. Ces modèles permettent de bien cadrer les dynamiques qui influencent le marché résidentiel et, par conséquent, la répartition des populations dans l'espace urbain selon une vision agrégée. Les approches issues de l'économie spatiale permettent de mettre en perspective la marge de manœuvre limitée dont disposent les ménages pour choisir la localisation de leur domicile. La concurrence engendrée par les dynamiques du marché résidentiel tend à limiter les possibilités pour acquérir un logement qui répond aux exigences des ménages qui doivent arbitrer entre le budget qu'ils souhaitent allouer à leur logement et leurs aspirations. La résolution de l'équation aboutit le plus souvent à un éloignement résidentiel par rapport au lieu de travail qui se traduit par des configurations de mobilité quotidiennes particulièrement tendues. Ainsi, au travers de ses implications sur la mobilité quotidienne, le choix résidentiel apparaît comme un élément déterminant du rythme de vie des ménages.

Les contraintes économiques du choix résidentiel

Les premiers modèles ayant proposé un agencement urbain des fonctions et des populations (écologie urbaine) sont issus de la sociologie urbaine et, notamment, de l'École de Chicago (Park *et al.*, 1984 ; Burgess, 1925 ; Hoyt, 1939 ; Chauncy, Harris, 1945). Ces recherches ont porté sur la répartition sociorésidentielle des populations et ont ouvert le champ de la « *social area analysis* » (Shevky, Bell, 1972) et de l'écologie urbaine factorielle (Piron *et al.*, 2006). Ces approches s'appuient sur l'analyse des individus (ménage, logement) en prenant en compte leurs caractéristiques socio-économiques, sociofamiliales et socio-ethniques (Berry, Kasarda, 1977). Ces travaux pionniers ont permis de mesurer la relation entre les caractéristiques des populations et leur répartition dans l'espace urbain, révélant notamment les processus de ségrégation sociospatiale (Madoré, 2005). Au-delà de l'influence des caractéristiques sociodémographiques et socio-économiques des populations, les chercheurs se sont également inspirés des théories de l'économie spatiale pour tenter de déterminer la répartition des populations dans l'espace urbain. Depuis le début du XIXe siècle, les économistes utilisent des modèles de répartition spatiale. Ces modèles s'appuient sur des lois susceptibles de refléter la rationalité supposée des ménages au sens de la « *rational choice theory* » (Scott, 2000). Pour cette approche, le choix résidentiel est déterminé par un contexte concurrentiel régi par l'économie de marché. Le modèle de Von Thünen, qui a tenté d'expliquer la relation entre distance au marché et lieu de production des denrées alimentaires, est généralement considéré comme la première tentative de modélisation d'un phénomène d'urbanisation (Antoni, Vuidel, 2011). Avant la Seconde Guerre mondiale, Christaller était déjà à la recherche de lois explicatives de la structuration des villes. Père de la théorie des lieux centraux, il a montré que les phénomènes économiques jouaient un rôle essentiel dans la hiérarchisation des villes. Les lieux centraux concentrent l'activité marchande

et attirent les consommateurs sur une aire dont la taille est fonction de la distance de déplacement. La concentration des biens détermine l'organisation de centres régis en fonction d'un emboîtement hiérarchique. Au-delà des influences économiques, Christaller a également rendu compte des discontinuités et du rôle des pratiques sociales. Selon lui, les lieux centraux qui concentrent l'activité dominent les centres moins importants et attirent les consommateurs (Christaller, 1966). En 1949, Zipf s'est inspiré des travaux d'un autre chercheur allemand (Lösch) pour établir la loi « rang-taille » qui doit déterminer une corrélation inverse entre la taille des villes et leur rang. Bien que ces travaux aient alimenté les théories relatives à la forme des villes, ils ont surtout vocation à expliquer la hiérarchie des villes entre elles. Wingo (1961) insiste sur le rôle des transports dans le fonctionnement urbain. Pour cet auteur, le marché foncier est conditionné par le système de transport, et Wingo intègre dans son modèle un coût généralisé en monétisant le temps de trajet. En 1964, le modèle de Walter Alonso (1964) a posé les premiers jalons d'une explication du comportement des ménages et des entreprises dans le choix de localisation des activités économiques et des populations. L'utilisation du sol est déterminée par le rapport entre le coût du foncier et la distance au centre de la ville. Il s'agit de la loi de la rente foncière. Ces modèles et ces lois, issus de l'économie spatiale, se fondent sur l'idée que les entreprises et les ménages sont en concurrence sur le marché du foncier et de l'immobilier. La distance au centre et le coût de déplacement constituent les facteurs déterminants de la répartition des populations dans l'espace urbain.

La présentation partielle des modèles de répartition spatiale constitue un apport important dans la compréhension de la répartition des populations au sein de l'espace. En s'appuyant sur les caractéristiques socio-économiques des ménages et sur les dynamiques spatio-économiques à l'œuvre dans la ville, ces approches tentent d'établir des lois explicatives de la localisation des ménages en considérant que l'individu est rationnel dans

ses choix. Elles donnent un bon aperçu des effets associés aux dynamiques économiques du marché résidentiel qui tendent à éloigner les ménages les moins bien dotés économiquement des centres urbains caractérisés par un prix élevé du foncier et de l'immobilier. Dans le cadre de notre approche, cette vision semble incomplète. L'apport des chercheurs qui se sont penchés sur les facteurs susceptibles de motiver le déménagement et de peser sur le choix du logement au niveau individuel met davantage en perspective les stratégies résidentielles des ménages. Ainsi, le choix résidentiel paraît articuler contraintes économiques et aspirations. Il est aussi le reflet d'une position sociale (Cailly, Dodier, 2007) et constitue également le siège d'un engagement affectif. De ce point de vue, il convient de prendre en compte d'autres facteurs, qui dépassent la rationalité supposée des individus, afin de mieux comprendre les motivations et les stratégies résidentielles des ménages ainsi que les déterminants du choix du logement.

Le choix résidentiel, tension entre contraintes économiques et aspirations

Les projets professionnels sont, aujourd'hui, de plus en plus subordonnés à des choix tels que celui du lieu d'habitation (Vincent-Geslin, Kaufmann, 2012). Le parcours résidentiel est ponctué par les événements familiaux et professionnels. La représentation de l'habitat idéal intervient dans le choix de la localisation et du type de logement. La mobilité résidentielle est motivée par les représentations dominantes en termes d'habiter (Brun, 2013), la maison individuelle en étant la figure emblématique (Berger, 2005). La volonté de déménager est guidée par des aspirations comme la volonté de devenir propriétaire ou d'acquérir un logement plus grand dans un cadre de vie jugé propice à l'épanouissement (Debrand, Taffin, 2005). Toutefois, cette motivation se heurte, entre autres,

à des contraintes économiques qui conduisent les ménages à s'éloigner des centres urbains et de leur lieu de travail. Des stratégies résidentielles se mettent en place dès lors qu'il s'agit d'acquérir le logement convoité (Bonvalet, 1988). Lorsque la décision est prise de déménager, plusieurs facteurs entrent en jeu et déterminent le choix résidentiel (Broek, 1966 ; Debrand, Taffin, 2005) :

- Le coût du logement, qui constitue le principal facteur limitant.
- La composition et la taille du ménage, mais également les caractéristiques sociodémographiques et socio-économiques.
- Les caractéristiques du logement (architecture, agencement, etc.).
- L'environnement immédiat et la possibilité d'accéder aux autres lieux pouvant potentiellement être fréquentés (école, lieu de travail et de loisirs, supermarchés, etc.).
- La dimension symbolique associée au lieu de résidence, qui renvoie à la position sociale (Debroux, 2011).
- Le type d'habitat occupé, qui reflète également le statut social de ses utilisateurs (Thomas, Pattaroni, 2012).
- Pour certains auteurs, le choix résidentiel est également influencé par l'accès aux aménités environnementales (Bassand *et al.*, 1980 ; Gueymard, 2006 ; Talandier, Jousseaume, 2013).

Le choix résidentiel est une action complexe. Elle ne se résume pas à une équation prenant en compte distance à la ville-centre et budget économique du ménage. De nombreux facteurs interviennent et peuvent être résumés à partir de trois éléments. Tout d'abord, l'étape du parcours de vie, qui implique des besoins différenciés en termes de logement (départ du domicile parental, mariage, naissance des enfants). Ces besoins motivent la recherche d'un logement et l'accession à la propriété. Ensuite, la recherche du modèle résidentiel idéal dans un cadre de vie

qui répond aux aspirations du ménage. L'espace dans lequel est localisé le logement témoigne aussi d'un certain prestige et d'une position sociale. Enfin, les caractéristiques du logement en lui-même (coût, taille, environnement, etc.) sont déterminants. La conjonction de ces trois éléments amène les ménages à arbitrer entre les besoins (étape dans le parcours de vie), le modèle résidentiel dominant (habitat idéal, localisation) et le type de logement convoité (taille, environnement). Des stratégies résidentielles émergent et laissent apparaître des mouvements plus généraux, telle l'acquisition d'une maison individuelle à la périphérie des centralités urbaines. Ces dynamiques renvoient aux phénomènes observés dans le cadre de l'écologie urbaine et sont influencées par le marché immobilier et foncier qui répond en partie aux lois établies par les économistes dans le cadre des modèles de répartition des populations dans l'espace. Ainsi, les ménages doivent ajuster leur choix résidentiel en fonction de leurs aspirations et des moyens économiques dont ils disposent (Rossi, 1956). Cet ajustement tend à favoriser l'éloignement résidentiel qui dimensionne par conséquent la mobilité quotidienne. Celle-ci, dans ces conditions, devient synonyme de longs déplacements domicile-travail qui sous-tendent plusieurs paradoxes d'ordres économique, environnemental et temporel.

Chapitre 2 | La mobilité quotidienne, un paradoxe temporel contemporain

Depuis le milieu du XXe siècle, les configurations de mobilité quotidienne ont largement évolué. L'augmentation de la portée des déplacements a permis aux ménages d'accéder à une offre résidentielle plus vaste, mais plus lointaine. Cette situation offre à chaque ménage la possibilité d'acquérir un logement dans un cadre de vie qui correspond à ses aspirations, en s'appuyant sur la croissance de la vitesse de déplacement. Toutefois, ces capacités de mobilité ne permettent pas aux individus de s'affranchir de la conjonction espace-temps du quotidien qui limite le potentiel d'activité et de déplacement et révèle d'importants paradoxes (Kaufmann, 2008). La conjonction entre croissance de la mobilité quotidienne et densification des programmes d'activités tend à générer des effets rebonds. Elle renforce les pressions temporelles issues des différentes sphères de la vie quotidienne et façonne des rythmes de vie particulièrement soutenus qui dégradent la qualité de vie des ménages.

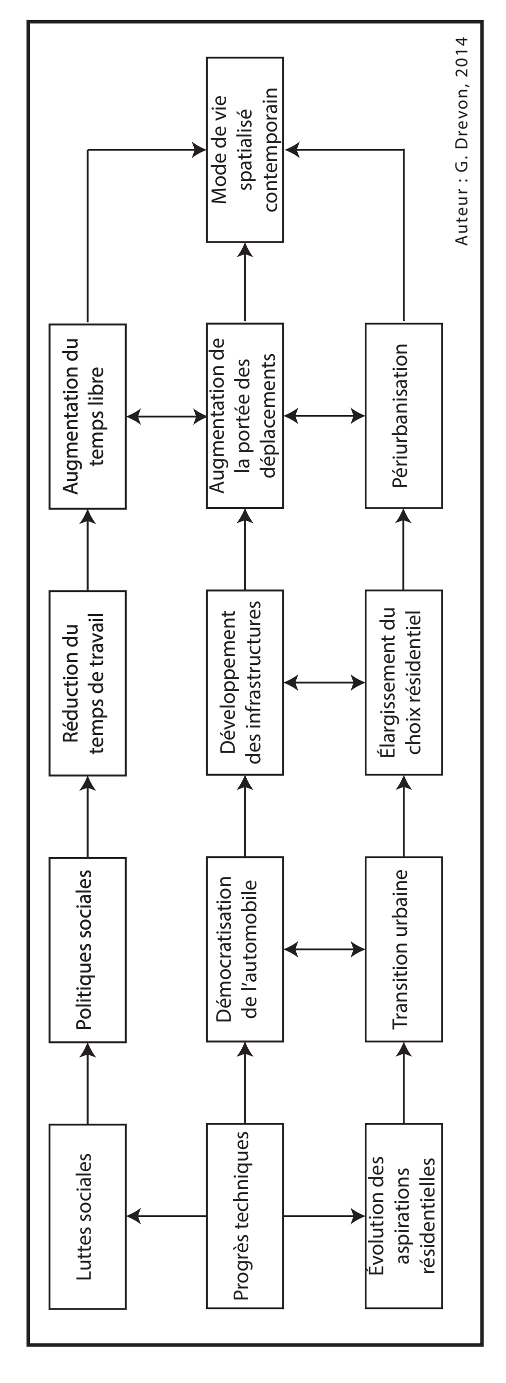
La configuration contemporaine de la mobilité quotidienne

Pour comprendre les configurations contemporaines de la mobilité quotidienne, il faut examiner la conjonction entre l'augmentation du temps libre et celle de la portée des déplacements. Les politiques sociales ont contribué à la réduction du temps de travail et donc à l'augmentation du temps libre. Celui-ci a pu être réinvesti dans les loisirs et dans la mobilité (Viard, 2011). La combinaison du développement des infrastructures routières et de la démocratisation de l'automobile a permis d'atteindre des espaces de plus en plus éloignés des centralités urbaines.

Les ouvrages de Viard dressent le portrait de notre société et évoquent les évolutions sociétales et techniques majeures qui ont façonné les modes de vie contemporains. Pour cet auteur, le temps occupe une place prépondérante dans la conception des modes de vie, dans une société où le temps de loisir semble avoir pris le pas sur un temps de travail en net recul depuis le début du siècle dernier. Ce temps gagné est alloué à d'autres activités de loisir ou de consommation hors travail (Viard, 2011). Ce constat avait déjà été fait par d'autres sociologues, comme Dumazedier, pionnier de la sociologie du loisir qui décrivait déjà les pratiques de consommation des ouvriers (Dumazedier, 1962). Toutefois, Viard associe le développement de la mobilité individuelle à l'avènement du temps libre. Le développement des infrastructures de transport et la démocratisation de l'automobile ont modifié le rapport que les individus entretiennent avec l'espace et le temps. Les pratiques spatiales ont changé, et les comportements spatiaux ont pris d'autres formes qui reflètent concrètement les configurations contemporaines de la mobilité quotidienne (localisation du domicile par rapport au lieu de travail, localisation des lieux d'activités, etc.). Si le budget temps de transport et le nombre d'activités ont peu augmenté, la distance

parcourue quant à elle n'a cessé de progresser, même si elle tend à se stabiliser depuis une quinzaine d'années (Insee, 2015). Depuis la révolution industrielle, la transition urbaine (Wiel, 1999) a largement marqué nos métropoles occidentales. La ville de la proximité où la marche à pied prévalait, est devenue la ville de l'automobile. La démocratisation de l'automobile et le développement des infrastructures routières se situent au cœur d'évolutions majeures du choix résidentiel. L'automobile procure à ses usagers une flexibilité inégalée jusqu'alors. Le déploiement d'infrastructures, comme les autoroutes, les rocades et les périphériques, a permis d'augmenter la vitesse de déplacement. Ainsi, la rencontre entre un outil de déplacement flexible – l'automobile – et un support d'accélération – autoroute, rocade, etc. – a accru l'accessibilité aux lieux désirés. L'automobile est devenue organisatrice de l'espace et a contribué au processus de périurbanisation. En 50 ans, de la ville pédestre nous avons abouti à la ville motorisée (Wiel, 1999). Les îlots de ces villes en archipel sont reliés entre eux par un réseau constitué principalement de flux. La ville est devenue mouvement (Dupuy, 2000), l'automobile en est la reine qui en garantit la flexibilité et l'immédiateté. Ainsi, forme urbaine et mobilité entretiennent une étroite relation basée principalement sur l'amélioration de l'accessibilité (Frankhauser *et al.*, 2007). Les cadres de vie ont changé et les périphéries des villes connaissent une urbanisation importante. La figure de la tache d'huile qui s'étend depuis la ville-centre ne convient plus ; il s'agit d'une périurbanisation qui se structure à partir des bourgs relativement proches des villes. La figure du pavillon en périphérie des villes, avec son jardin, et les représentations dont elle fait l'objet semblent rester une aspiration relativement constante pour les ménages (Berger, 2004). La relocalisation résidentielle en périphérie des villes a donné naissance à un mode de vie qui s'appuie sur la mobilité quotidienne, caractérisé par de longs déplacements domicile-travail et un éclatement des espaces d'activités (Figure 2.1) (Massot, Orfeuil, 2005).

Figure 2.1 - Conjoncture temps libre et gain de mobilité



Si un regard progressiste s'attardait sur les configurations contemporaines de la mobilité, quotidienne, il leur accorderait sans doute un jugement bienveillant : il est désormais possible de se déplacer plus loin dans un temps constant. Toutefois, une telle configuration de mobilité, caractérisée par un éloignement du domicile par rapport au lieu de travail, n'est pas sans conséquences. Celles-ci apparaissent à plusieurs niveaux. Au niveau environnemental tout d'abord, avec les problématiques liées à la pollution et à l'étalement urbain. Au niveau social ensuite, avec les processus de ségrégation sociospatiale et les inégalités d'accès à la ville. Au niveau économique enfin, avec un budget de transport de plus en plus élevé et qui pèse lourdement sur les ménages. Cette dernière conséquence conduit à s'attarder sur un premier paradoxe. Les ménages en quête d'une maison individuelle s'éloignent de leur lieu de travail, situé dans les centralités urbaines, afin de pouvoir acquérir un logement à un prix correspondant à leur budget. Disposés à allouer du temps aux déplacements domicile-travail, ils sous-évaluent le coût réel des transports quotidiens. Ainsi, le bilan économique montre que le gain réalisé au niveau de l'achat du bien immobilier est largement compensé par la perte liée au coût des transports (Baudelle *et al.*, 2004). Ce paradoxe est relativement bien connu par les économistes des transports. Un second paradoxe, soulevé notamment par Kaufmann, mérite aussi d'être pris en considération. De fortes aptitudes à la mobilité (Kaufmann *et al.*, 2004) ne riment pas nécessairement avec hypermobilité. De longs déplacements domicile-travail favoriseraient même un enracinement (Kaufmann, 2008) et l'adoption d'un mode de vie fortement centré sur le domicile (Cailly, Dodier, 2007). Ce comportement spatial suggère que dans le cadre contraint de la conjonction espace-temps du quotidien, une part importante du potentiel temporel est dédiée aux longs déplacements domicile-travail. Dans cette configuration, la raréfaction du temps consacré aux autres activités fait naître des pressions temporelles sur les individus.

La progression des budgets temps de transport

Le choix de la localisation du domicile par rapport au lieu de travail et aux autres activités implique un éloignement qui peut être mesuré par une quantité de temps. Le budget temps de transport ou BTT en est l'indicateur principal. Les premières études portant sur cet indicateur remontent aux années 1960 et 1970. Elles se fondent sur une hypothèse simple selon laquelle le BTT quotidien demeure stable au cours de l'année, voire durant des périodes plus longues, même si la vitesse et la portée des déplacements ont considérablement augmenté (Pumain, 1998). Dès 1972, Szalai observait une certaine stabilité au niveau des budgets temps alloués au sommeil et au transport, à partir de données internationales portant sur vingt pays, entre l'année 1965 et l'année 1966 (Szalai *et al.*, 1972). D'autres études ont été menées, notamment en Allemagne à partir de l'enquête KONTIV (1976), qui confirment la relative stabilité du BTT. En 1979, à partir de données internationales, Zahavi a émis une hypothèse qui a prévalu au cours des décennies suivantes. La conjecture de Zahavi suggère que ce n'est pas le budget temps de transport qui progresse, mais la vitesse de déplacement. Ainsi la portée des déplacements a progressé uniquement grâce à l'augmentation de la vitesse (Zahavi, 1974, 1979).

La conjecture de Zahavi a fait l'objet de nombreuses controverses (Crozet, Joly, 2004). En effet, la relative stabilité du BTT est observée à l'échelle macro et fait peu de cas des effets de contexte ou des particularités individuelles et sociales. Bien que Zahavi n'ait pas exclu l'influence d'autres variables sur le BTT, des études récentes ont montré que celui-ci pouvait varier d'une région du monde à une autre. En 2000, Schaffer a d'ailleurs indiqué que le BTT a évolué (1,1 h en moyenne) et qu'il est différent selon les pays. L'auteur met en perspective un lien étroit entre croissance économique et BTT : les pays industrialisés ont connu une forte croissance de ce dernier

durant la période 1975-1997 (Schafer, Victor, 2000). Les études menées par le Laboratoire d'économie des transports (LET) à partir de la base de données constituée par l'Union internationale des transports publics (UITP) – *The Millenium Cities Database* – ont montré que le BTT se situait plutôt autour de 45 mn, avec des écarts à la moyenne très importants selon les pays industrialisés et les pays émergents. Cette estimation qui est bien en deçà des mesures de Zahavi et de Schaffer fait apparaître une différence importante selon les pays et selon les données employées.

Dans une perspective d'analyse globale, le BTT constitue un outil de choix, notamment pour des comparaisons internationales. C'est un indicateur essentiel pour l'étude de la mobilité quotidienne. Il reflète notamment l'évolution des structures urbaines et, plus particulièrement, la nature du tissu urbain. Un BTT important témoigne d'un éloignement notable, par exemple entre le domicile et le lieu de travail. Le BTT constitue ainsi un indicateur d'éloignement des activités et révèle une première relation entre choix résidentiel et mobilité quotidienne. Cette relation renvoie au dimensionnement de la mobilité quotidienne par rapport au choix résidentiel. Cette approche agrégée de la mobilité quotidienne trouve toutefois ses limites dès lors qu'il s'agit de questionner les rythmes de vie des individus. D'autres approches de la mobilité quotidienne, et notamment la *time geography*, sont susceptibles de nous éclairer davantage dans la construction d'une grille de lecture de rythmes de vie quotidiens.

L'avènement des pressions temporelles

Comme le suggère la théorie dite de la *conservation of ressources* (COR) et à l'instar de l'argent et de l'énergie, le temps constitue une ressource limitée (Hobfoll, 1989). La sensation d'insuffisance relative à cette ressource est susceptible d'entraîner

des phénomènes de stress au niveau individuel (Szollos, 2009). À ce titre, la sensation de manque de temps constitue un marqueur important des modes de vie contemporains (Aubert, Roux-Dufort, 2003). La littérature suggère que les pressions temporelles auxquelles sont soumis les individus s'exercent majoritairement dans la relation entre la sphère du travail et la sphère familiale (Eby *et al.*, 2005 ; Gambles, Lewis, Rapoport, 2006 ; Eby, Maher, Butts, 2010). La pression temporelle apparaît dès que les individus manquent de ressources temporelles dans l'une de ces deux sphères. Cette pression est d'autant plus forte que les rôles entrent en compétition. La relation entre la sphère de la famille et la sphère du travail est bilatérale, autrement dit le travail peut interférer sur la famille et inversement (Rantanen *et al.*, 2008). Les conflits qui en résultent peuvent provoquer des syndromes dépressifs et conduire à une insatisfaction concernant les performances professionnelles et l'implication dans la famille (Allen *et al.*, 2000). La littérature montre également qu'un temps important alloué à certains domaines de la vie implique l'apparition de conflits avec les autres domaines ; il s'agit d'un phénomène de déséquilibre structurel de l'agencement des temps de la vie quotidienne (Dugan, Matthews, Barnes-Farrell, 2012). La sensation de manque de temps peut être une constante du temps quotidien et de la vie des individus en général (Szollos, 2009). Toutefois, ce phénomène serait relatif étant donné l'augmentation de l'offre d'activités potentielles, d'ailleurs source d'une injonction à la mobilité. Pour les psychologues, la pression temporelle pourrait être le fruit d'une frustration qui prend sa source dans le différentiel entre le nombre d'activités réalisées par l'individu et le nombre de celles qui lui sont offertes par son environnement (Cœugnet *et al.*, 2011). Cela étant, les effets des pressions temporelles sont avérés dans de nombreux travaux (Levine, 1997 ; Norgate, 2006) et seraient l'apanage des cadres et des classes sociales supérieures (Gershuny, 2003). Les recherches menées à ce sujet concernent principalement le temps de travail où les pressions temporelles résultent de

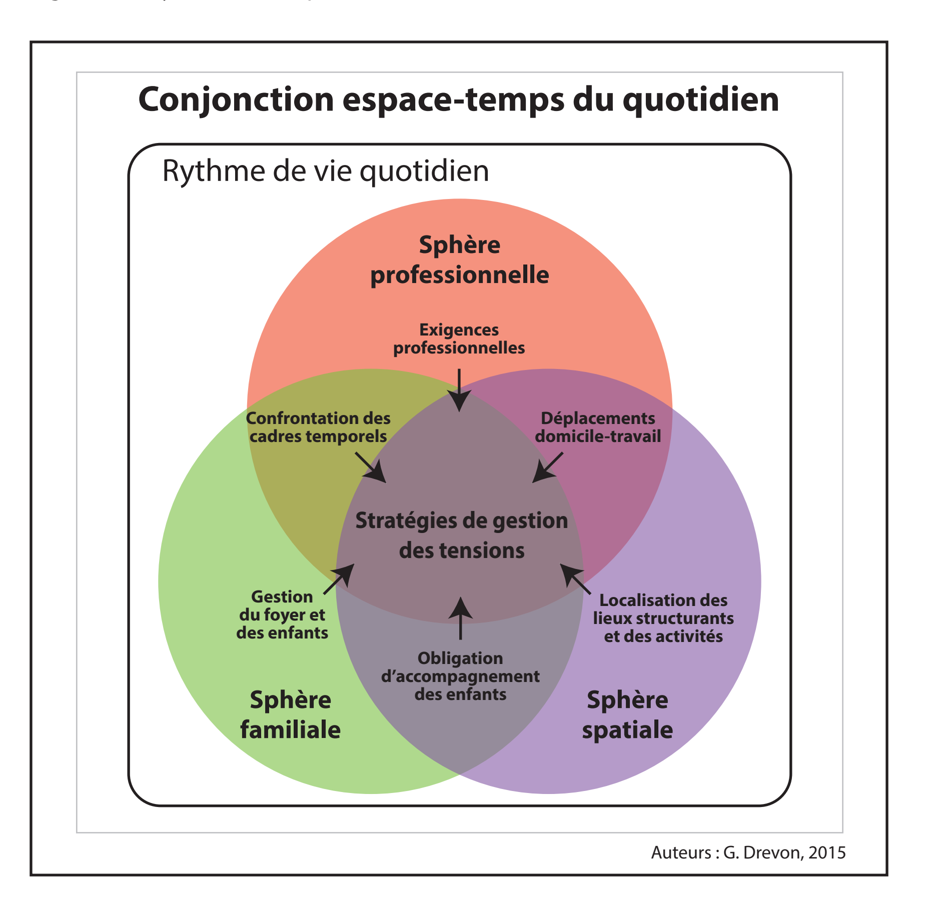
l'exigence de productivité. Le phénomène du *burn out* représente bien les effets néfastes du surmenage lié au travail. Les femmes, en raison de la pression des tâches domestiques et parentales qui leur incombent encore de manière plus importante que les hommes, seraient les plus sujettes à la dépression dans le cas d'une combinaison de sources de pressions temporelles (Sayer, 2005). Les auteurs s'accordent sur le fait que les pressions temporelles sont le produit d'une conjoncture entre les domaines de la vie quotidienne et, en particulier, entre les sphères du travail et de la famille. D'ailleurs, selon les auteurs, le gain de connaissance tiendrait à une meilleure compréhension des conflits intersphères (Dugan, Matthews, Barnes-Farrell, 2012). Toutefois, la sensation de manque de temps n'est pas seulement liée à l'activité professionnelle. Si celle-ci explique une part importante de la pression temporelle, elle interagit aussi avec les sphères familiale et spatiale. Les contraintes d'interactions sociales proposées dans le cadre de la *time geography*, associées à la conjonction des pressions temporelles professionnelle et familiale, pourraient favoriser l'apparition de tensions dans la conduite de la vie quotidienne (Greenhaus, Beutell, 1985). Si l'injonction à la mobilité quotidienne qui caractérise les modes de vie contemporains implique des rythmes de vie soutenus, il faut relever que ces rythmes se sont accélérés sous l'impulsion du développement des systèmes de communication à distance qui ont pour effet d'hybrider les temporalités de la vie quotidienne. Nous sommes en train de passer de modes de vie où les activités et les rôles se succédaient dans le temps et où cette succession impliquait généralement des déplacements, à des modes de vie aux temps « métissés », marqués par la rapidité des successions et leur multiplication par l'entremise de la communication à distance. Plusieurs recherches récentes montrent, par exemple, que le développement des grandes mobilités est le reflet de la rencontre entre les transports rapides, les systèmes de communication à distance et l'usage qui en est fait par les personnes dans un contexte de forte pression au déplacement.

L'équation spatio-temporelle des familles

Face aux longs déplacements domicile-travail et au manque de temps, les familles doivent résoudre l'équation spatio-temporelle du quotidien. Les pressions temporelles apparaissent dès lors que plusieurs éléments sont combinés. Pour les actifs, il s'agit principalement d'articuler vie professionnelle, vie familiale et mobilité quotidienne. À ce niveau, il convient d'adopter une vision conjoncturelle qui recouvre les interactions de trois éléments structurants de la vie quotidienne des actifs : la sphère professionnelle, la sphère familiale et la sphère spatiale (Figure 2.2) qui s'inscrivent dans le cadre contraint de la conjonction espace-temps du quotidien.

La sphère professionnelle correspond aux activités associées au travail, celles de la famille s'inscrivent dans la sphère familiale. La sphère spatiale concerne la localisation des lieux structurants et des activités ainsi que les déplacements qui permettent d'y accéder. Chacune des sphères est associée à des obligations temporelles et d'activités propres. Il s'agit des exigences professionnelles pour le travail, de la gestion du foyer et des enfants pour la famille et, enfin, des déplacements vers les lieux d'activités en fonction de leur localisation pour la dimension spatiale. Les interactions bilatérales entre les sphères correspondent à des combinaisons qui lient ces trois domaines de la vie quotidienne. La rencontre des sphères professionnelle et familiale amène à la confrontation des cadres temporels et à leur coordination. L'obligation de se déplacer pour aller au travail (interaction des sphères professionnelle et spatiale) engendre les déplacements domicile-travail. Enfin, le dialogue entre la sphère familiale et la sphère spatiale renvoie à l'obligation d'accompagnement des enfants vers les lieux d'activités des différents membres du ménage. La combinaison des interactions entre les sphères de la vie quotidienne pose les termes de l'équation spatio-temporelle de la vie familiale dans un contexte de mobilité contraint où des tensions peuvent apparaître au sein du ménage (David, 2007).

Figure 2.2 - Rythme de vie quotidien



La diversité croissante des sphères d'activité des membres d'un ménage est aujourd'hui largement admise. La mobilité est devenue un enjeu central de la vie familiale (Thomas *et al.*, 2011). Ce constat est encore plus prégnant pour les ménages qui résident dans les zones peu denses, mal desservies par les transports en commun (Orfeuil, 2010). Dans le cas où les enfants ne sont pas encore autonomes pour leurs déplacements quotidiens, l'utilisation de l'automobile est indispensable (Dupuy, 2000). En effet, chacun des membres du ménage possède son propre

planning d'activités à l'échelle de la journée et de la semaine. Les exigences en termes de mobilité sont parfois contradictoires et se heurtent au sein de la cellule familiale qui devient le théâtre des arbitrages et des négociations. Il s'agit d'une confrontation des cadres temporels de chacun, notamment entre ceux des parents et ceux des enfants (David, 2007), mais aussi au sein du couple. Les membres du même ménage dont les cadres temporels sont asynchrones ne fréquentent pas les mêmes lieux aux mêmes moments pour réaliser leurs activités quotidiennes. Cette situation bien connue fait naître, entre autres, le phénomène des parents-taxi. Dans ce contexte, les ménages se trouvent confrontés à une situation de dissonance spatio-temporelle entre leurs membres, qui contribue à l'augmentation des pressions temporelles sur le couple. Les interactions entre les membres du ménage les conduisent à mettre en place des arrangements (accompagnement, covoiturage, etc.) pour les déplacements afin d'assurer la réalisation des activités de chacun (Timmermans, Zhang, 2009 ; Aybek *et al.*, 2014). Cette situation influence directement le choix modal qui est déterminé, en partie, par les interactions et les arrangements (Ho, Mulley, 2015). Ainsi, les besoins de mobilité des individus du ménage peuvent être considérés comme une source de tension causée par une dissonance (spatiale et temporelle) entre les plannings d'activités. Si les interactions entre les membres du ménage aboutissent à des organisations, elles témoignent aussi de l'importance des pressions temporelles auxquelles ces organisations répondent. Dans ce contexte, la conduite de la vie quotidienne s'appuie sur les capacités de mobilité du ménage. Toutefois, le déplacement en lui-même constitue également une source de stress et, plus particulièrement, lorsqu'il s'agit de se rendre au travail.

Des déplacements domicile-travail particulièrement importants pour l'un des membres du couple se révèlent dommageables pour la sphère familiale et pourraient même augmenter le risque de séparation (Kley, 2015). Pour les actifs, le temps de déplacement domicile-travail occupe une part importante du

temps de vie quotidien – 50 mn en moyenne (ENTD, 2008). Le déplacement correspond à un temps contraint qui n'est pas alloué à la réalisation d'autres activités (Korsu, 2010). À l'instar du temps de travail, le temps de déplacement participe aux pressions temporelles. Des recherches récentes ont montré que le temps du déplacement en transports en commun était aussi alloué à des activités de socialisation et participait à la mise en place de solidarités dans les espaces périurbains (Pradel *et al.*, 2014). Cependant, la grande majorité des actifs (70 % selon ENTD, 2008) voyagent seuls à bord de leur véhicule – l'autosolisme –, une pratique qui limite leurs interactions sociales durant le déplacement. Les enquêtes qui tiennent compte des représentations liées aux déplacements domicile-travail sont relativement unanimes. L'enquête Emploi du temps de l'Insee montre que les temps de transport sont jugés les moins agréables après le travail (Ricroch, 2011). L'enquête mobilité des frontaliers révèle une relation importante entre, d'un côté, la fatigue et le stress (respectivement 28 % et 23 % des individus interrogés) et, de l'autre, le déplacement domicile-travail (Schmitz *et al.*, 2012), et ce d'autant plus que ces actifs présentent la particularité de parcourir de longues distances domicile-travail (45 mn en moyenne). D'ailleurs, la représentation négative de ce temps de déplacement (perte de temps, temps long, temps perdu pour temps libre, etc.) concerne 15 % des frontaliers. Les auteurs précisent également la relation importante entre le stress et l'énervement et les incertitudes liées aux retards des trains. Ce type d'événements semble en effet intervenir dans l'augmentation du niveau de stress, comme cela a été montré dans le cas de navetteurs se déplaçant depuis la banlieue de New York (Evans, Carrère, 1991). Dans le prolongement des travaux de Koslowsky, qui a montré la relation entre le temps de déplacement et le niveau de stress (Koslowsky *et al.*, 1995), plusieurs auteurs se sont intéressés non seulement à la relation entre ces deux éléments, mais aussi à une comparaison des modes de transport. Une recherche, portant sur des actifs utilisant les uns le train et les autres la

voiture individuelle dans l'espace métropolitain new-yorkais pour se rendre au travail, a montré que les seconds présentaient un niveau de stress plus élevé (Wener, Evans, 2011). Les recherches de Lucas et Heady ont révélé le différentiel de stress entre des actifs selon que leurs horaires de travail sont fixes ou variables. L'étude, qui a porté sur un échantillon de 125 navetteurs de la ville d'Atlanta en Géorgie, a souligné que les travailleurs dont les horaires sont variables se sentaient moins stressés et que leur représentation du temps de déplacement était moins associée à l'urgence (Lucas, Heady, 2002). Bien que les sociologues aient pointé que le temps de déplacement entre le domicile et le travail est moins considéré comme un temps perdu dès lors qu'il est appropriable ou devient un temps de socialisation (Flamm, 2004b ; Pradel *et al.*, 2014), cette temporalité de la vie quotidienne paraît demeurer une source de stress dont les représentations sont globalement négatives pour la majorité des individus.

Chapitre 3 | Les approches temporelles de la mobilité vers une grille de lecture des rythmes

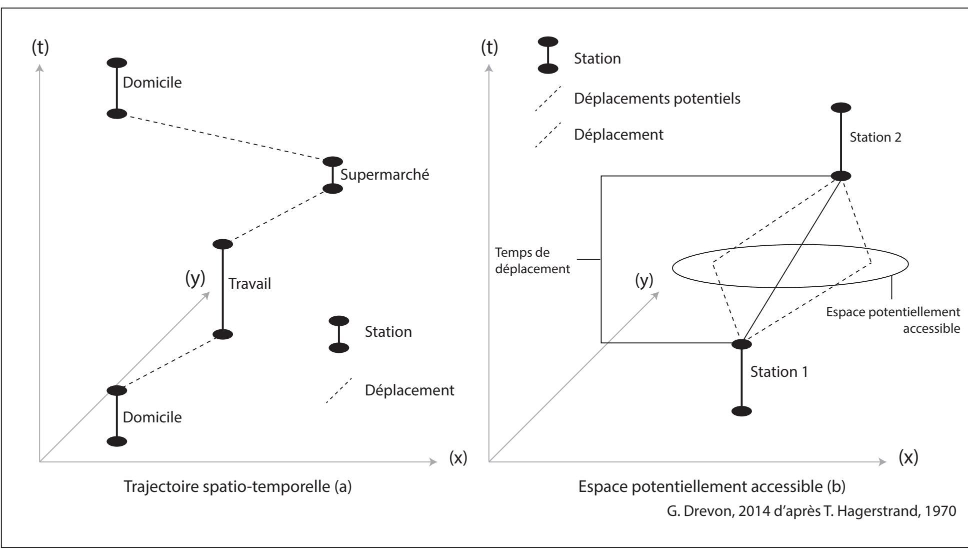
Nous avons ainsi posé les termes de l'équation spatio-temporelle des familles. Ce système complexe révèle les rythmes de vie du quotidien, dont l'analyse suppose la mise en place d'une grille de lecture à partir de l'état des connaissances actuelles dans le champ de la mobilité. Au sein de la littérature, on peut distinguer deux grandes approches temporelles désagrégées. Il s'agit, d'une part, de la *time geography* et, d'autre part, de l'*activity based approach*, qui s'intéressent notamment à l'organisation et à la succession des activités dans l'espace et dans le temps. Ces approches permettent de lire et d'analyser les rythmes à travers le déploiement des activités. Elles permettent d'en extraire les schémas, les routines et les agencements qui témoignent des traits rythmiques du comportement des individus. Les analyses dérivées de ces approches permettent de mesurer les rythmes de vie quotidiens et d'en comprendre les déterminants.

Les apports de la *time geography*

S'il existe des contraintes limitant les déplacements et les activités, la conjonction espace-temps est sans doute la plus importante. Un questionnement portant sur le temps et la mobilité ne peut dès lors s'affranchir des bases théoriques issues de la *time geography*. L'École de Lund et son représentant le plus illustre, Hägerstrand, ont posé les premiers jalons d'une approche de la mobilité et des activités, qui prend en compte à la fois l'espace et le temps. Cette considération spatio-temporelle des activités humaines permet d'en comprendre l'ordonnancement et la coordination dans un cadre espace-temps contraint (le prisme). La *time geography* est l'objet d'un regain d'intérêt de la part des chercheurs depuis une vingtaine d'années. Cette approche des activités et des comportements humains est issue d'une critique des modèles d'inspiration économique qui se fondent sur une rationalité supposée des individus. Les partisans de cette théorie suggèrent que les déplacements et la succession des activités individuelles ne sont pas le fruit d'une suite de choix rationnels étape par étape. La *time geography* propose de mettre en dialogue les systèmes spatiaux au niveau agrégé et les comportements individuels au niveau désagrégé. Elle préconise de prendre en compte les facteurs sociaux qui déterminent le comportement des individus, par exemple la composition du ménage. Le symbole de ce courant est la trajectoire spatio-temporelle (Figure 3.1a) qui permet de visualiser le cheminement emprunté par l'individu dans un prisme représentant le potentiel d'activités accessibles (Figure 3.1b). Dans ce prisme, les stations correspondent aux segments verticaux et les déplacements aux segments obliques. Ce cheminement représente la trajectoire d'une personne à travers l'espace et le temps au cours d'une journée. La notion de trajectoire est particulièrement importante. En effet, dans le cas de la mobilité quotidienne, il ne s'agit pas de considérer le planning quotidien comme une suite d'activités et de déplacements juxtaposés mais comme un tout faisant partie d'un projet global.

Considérer l'espace et le temps de manière simultanée permet de comprendre que le second est un facteur limitant du premier dépendamment de la vitesse de déplacement. Les successeurs d'Hägerstrand, comme Lenntorp, ont mis en avant l'idée d'un champ des possibles (Figure 3.1b) spatio-temporel au niveau des déplacements dans une temporalité donnée. Ce potentiel correspond aux lieux les plus éloignés qu'il est possible d'atteindre selon le temps et la vitesse de déplacement à disposition. En d'autres termes, la *time geography* considère qu'il existe une conjonction espace-temps qui limite le potentiel de déplacement mais pas uniquement. Cette conjonction tient une place importante dans la mobilité quotidienne des individus et marque les limites de l'espace-temps d'activité quotidien. Ainsi, les individus se déplacent, en fonction des activités à effectuer, dans un prisme spatio-temporel qu'ils ne peuvent pas dépasser durant la temporalité de la journée.

Figure 3. 1- Trajectoire et conjonction espace-temps



Les contraintes qui limitent les activités et les déplacements des individus dans le prisme ne sont pas seulement de nature spatio-temporelle. Il en existe cinq types (Lenntorp, 1977) :

- **Les contraintes physiologiques,** propres à l'homme, *i. e.* le sommeil, le repas et, plus largement, le repli au domicile.
- **La contrainte technique,** induite par le mode de transport utilisé, qui limite ou augmente la vitesse de déplacement.
- **La contrainte topologique,** qui correspond aux pentes et aux obstacles matériels que l'individu peut rencontrer au cours de son déplacement.
- **La contrainte d'interaction,** qui se traduit par la nécessité pour un individu ou un groupe de se trouver dans un lieu à un moment précis et pour une durée donnée. Elle correspond notamment à des activités de consommation, de travail ou d'interaction sociale. Il s'agit de réunir dans un espace-temps précis l'individu, les outils et les matériaux dans un objectif de production, de consommation ou d'interaction sociale.
- **La contrainte de pouvoir,** qui oblige les individus à s'adapter à la hiérarchisation de l'espace. Territoires interdits, privés ou réglementés, l'accès à ces espaces est limité. Ils constituent des obstacles au déplacement ou au choix de localisation des activités.

La *time geography* nous apprend que la mobilité quotidienne se déroule dans un espace-temps contraint, un prisme spatio-temporel dans lequel se matérialisent des trajectoires individuelles, elles-mêmes ponctuées de stations qui correspondent aux activités de la vie courante. Ces trajectoires sont également façonnées par des contraintes et des potentiels de déplacement et d'activité (Chardonnel, 2001). La conjonction espace-temps constitue le cadre de la mobilité quotidienne et définit le potentiel de déplacement et d'activité dans le temps limité de la journée. Ce potentiel est alloué à différents types d'activité. Les contraintes d'interaction ainsi mises en perspective

par la *time geography* constituent l'élément central. Cet aspect sera développé dans la partie 2. Pour le moment, il convient d'aborder un autre pan de la littérature consacrée à la mobilité quotidienne. Nous avons vu que les trajectoires individuelles étaient ponctuées de stations. L'approche de la mobilité par les activités peut nous aider à mieux comprendre leur nature ainsi que leur organisation.

L'approche de la mobilité par les activités

Dès le milieu des années 1970, des chercheurs tels Chapin et Fried avaient déjà mis en relation programme d'activités et groupes sociaux (Chapin, Fried, 1974), donnant naissance aux *transport studies units* largement portées par Jones. Selon cette approche, les programmes d'activités témoigneraient de comportements spatiaux types d'individus qui partagent des caractéristiques sociodémographiques communes (Fox, 1995). Il faut rappeler ici que l'approche par les activités prend sa source dans les concepts développés au sein de l'École de Lund. Même si, en général, l'étude de la mobilité privilégie le déplacement comme unité de mesure et d'analyse, cette approche a permis de combler certaines lacunes théoriques (Jones, 1977, 1983). À l'instar de la *time geography*, elle prend simultanément en compte les dimensions spatiales et temporelles des positions spatiales successives des individus, en les confrontant au champ des possibles (Hägerstrand, 1970 ; Lenntorp, 1977) qui tient finalement peu compte de la dimension qualitative du temps et des activités associées. À la fin des années 1970 et au début des années 1980, Ås (1982) a proposé de scinder les activités en quatre types de temps :

- **Le temps sous contrat** (*contracted time*), qui correspond au temps de productivité ou de travail.
- **Le temps d'engagement** (*committed time*), qui se réfère aux cadres de la vie sociale ou familiale.

- **Le temps nécessaire** (*necessary time*), qui renvoie aux temps physiologiques.
- **Le temps libre** (*free time*), qui correspond au temps disponible lorsque les autres se sont écoulés.

L'organisation et la succession des activités dans le temps et dans l'espace produisent des enchaînements qui correspondent à des patrons d'activités (Figure 3.2). Cette succession d'activités a pour but de satisfaire des besoins d'abord physiologiques et permet de répondre à des obligations institutionnelles, personnelles ou à des aspirations individuelles (Vilhelmson, 1999). Dans des recherches plus récentes, les patrons d'activités sont utilisés dans le cadre de la modélisation multi-agents (Arentze, Timmermans, 2003) et de la géovisualisation des activités individuelles (Kwan, 2000). Ils témoignent de faits stylisés (Sanders, 2006) reproductibles.

Figure 3.2 - Lien entre profil sociodémographique et programme d'activités

L'approche de la mobilité par les programmes d'activités permet de mettre en perspective les organisations de mobilité quotidienne. Elle suggère les stratégies mises en place par les

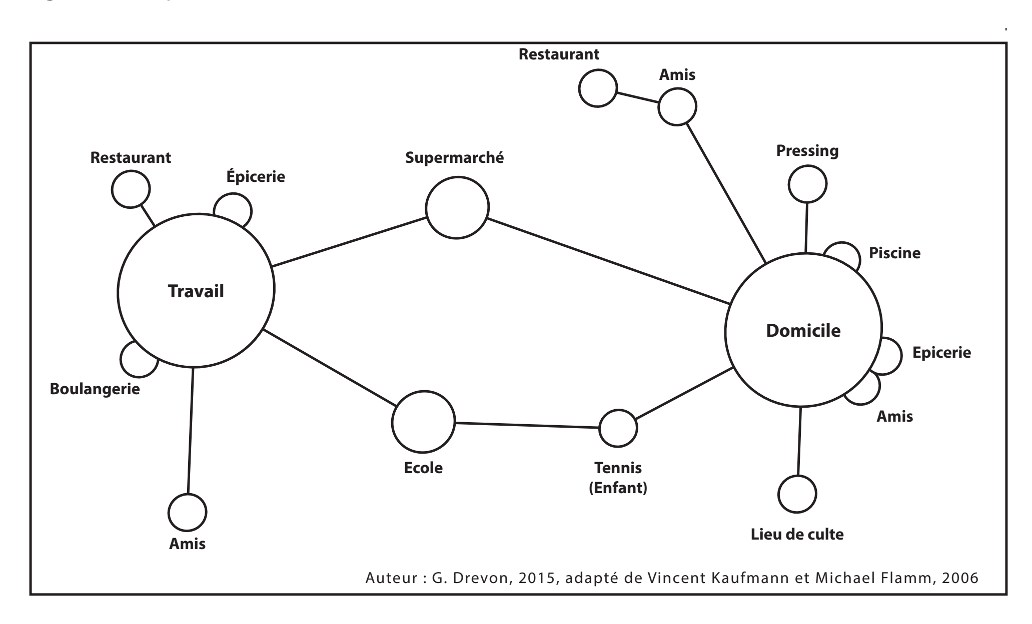
individus avec des programmes d'activités spécifiques qui articulent les différents types de temps qui se répartissent selon le niveau de contrainte et selon l'activité auxquels ils sont associés. Ces enchaînements observables permettent de comprendre les stratégies d'organisation des temporalités de la vie quotidienne. Ils seront utilisés dans la seconde partie de l'ouvrage pour analyser les organisations mises en place par les individus. Au-delà des organisations rendues intelligibles par les patrons d'activités, l'approche par les espaces d'activités tient plutôt compte de la localisation, de la dispersion et des liens entre les lieux d'activités qui forment un espace d'activités (Schönfelder, Axhausen, 2010). Elle est aujourd'hui utilisée dans des domaines qui dépassent l'étude de la mobilité quotidienne. En effet, l'utilisation des espaces d'activités ne se cantonne pas à l'étude des comportements spatiaux quotidiens. Les espaces d'activités sont employés dans le domaine de la santé et de l'épidémiologie (Kestens *et al.*, 2010 ; Chaix *et al.*, 2012 ; Zenk *et al.*, 2011). L'espace d'activités est défini comme l'ensemble des lieux fréquentés (Figure 3.3) au jour le jour, et il introduit la notion d'interaction entre l'individu et son environnement (Golledge, Stimson, 1997). Il est généralement polycentrique et constitue un réseau de lieux (Schönfelder, Axhausen, 2003). L'espace d'activités est principalement caractérisé par trois dimensions spatiales (Golledge, Stimson, 1997) :

- **La localisation du domicile** et les déplacements de proximité réalisés autour de celui-ci.
- **La localisation et la fréquence des activités** en dehors du domicile ainsi que les déplacements de proximité à partir de ces lieux.
- **Les déplacements** entre les différents lieux d'activités.

Les activités qui composent ces espaces peuvent être classées en trois catégories. Tout d'abord les activités habituelles, planifiées et spontanées (Gärling *et al.*, 1998). Comme dans le cas des patrons, la localisation des activités, la catégorie à

laquelle elles appartiennent et leur récurrence laissent émerger quatre types d'espaces d'activités (Golledge, Stimson, 1997). Premièrement, les espaces d'activités routiniers ou habituels, qui correspondent globalement aux activités planifiées (aller au travail, déposer les enfants à l'école). Deuxièmement, les espaces d'activités de consommation régulière, qui renvoient aux achats quotidiens (faire les courses, acheter le pain). Troisièmement, les espaces d'activités qui correspondent à de nouvelles pratiques, mais qui ont tendance à s'estomper dans le temps. Quatrièmement, les espaces d'activités non réguliers ou planifiés, qui concernent principalement les activités spontanées.

Figure 3.3 - Espace d'activités



Gärling s'appuie sur la fréquence de réalisation et la localisation des activités pour déterminer des profils types. Ramadier propose également une typologie des activités en fonction de ces deux critères (Figure 3.4). Bien que le but

premier de cette typologie soit de mesurer le degré de spontanéité dans la réalisation d'une activité, nous proposons de l'utiliser en vue de caractériser les activités routinières ou habituelles réalisées par les individus. Si l'on se réfère à la figure 3.4, on observe une diagonale routine-activité programmée-opportunité. Les activités qui se situent en dessous de cette diagonale présentent un ancrage temporel et celles qui se situent au-dessus un ancrage spatial. Les activités qui correspondent à la routine sont fréquemment réalisées au même endroit et au même moment. Elles renvoient, par exemple, au dépôt des enfants à l'école ou au trajet vers le travail. Les activités programmées sont planifiées mais non nécessairement routinières. Il s'agit par exemple d'une activité de loisir durant la semaine. Enfin, l'opportunité correspond aux activités les plus spontanées, comme prendre un verre après le travail. L'ancrage spatial et temporel des routines (Ramadier *et al.*, 2005) fournit un élément important pour la compréhension des modalités de déploiement des activités. La mobilité quotidienne qui correspond aux déplacements

Figure 3.4 - Typologie des activités selon la fréquence

TYPOLOGIE DES ACTIVITÉS

Dans le temps \ **Dans l'espace**	**HABITUEL**	**NON-HABITUEL PROGRAMME**	**SPONTANÉ**
HABITUEL	ROUTINE	Routine temporelle programmée dans l'espace	Routine temporelle avec opportunité spatiale
NON-HABITUEL PROGRAMME	Routine spatiale programmée dans le temps	ACTIVITE PROGRAMMÉE	Programmé avec liberté spatiale
SPONTANÉ	Routine spatiale avec opportunité temporelle	Programmé avec liberté temporelle	OPPORTUNITÉ

Auteur : Ramadier et Lee-Gosselin, 2005

réalisés dans le cadre habituel renvoie à des schémas d'activités routiniers (Gärling *et al.*, 1998). Ces schémas pourraient témoigner de stratégies spatiales (ancrage spatial) et temporelles (ancrage temporel) qui s'appuient sur la récurrence des schémas d'activités en vue de faciliter la conduite de la vie quotidienne.

Les approches temporelles de la mobilité permettent de construire, en partie, une grille de lecture des rythmes de vie quotidiens. La *time geography* a permis d'établir que la succession de déplacements et de stations dans l'espace et dans le temps constituait des trajectoires spatio-temporelles. Celles-ci sont soumises à la conjonction espace-temps du quotidien qui constitue le potentiel d'activité et de déplacement journalier. L'approche de la mobilité par les activités permet, elle, de comprendre la répartition et la succession des activités dans l'espace et dans le temps. La considération conjointe de ces deux outils conceptuels permet de construire une grille d'analyse des rythmes de vie quotidiens qui tient à la fois compte des budgets temps, de la nature, de la localisation et de l'organisation des activités quotidiennes. C'est cette grille de lecture qui guidera les investigations menées dans la seconde partie de cet ouvrage concernant les pratiques des individus. Comme en témoigne la littérature issue de la psychologie, le manque de temps est une notion subjective : à l'analyse des pratiques doit donc être associée celle du rapport au temps. Ce dernier aspect sera traité notamment dans la troisième partie de l'ouvrage.

Conclusion de la première partie

Nous nous sommes efforcés dans la première partie de cet ouvrage de présenter les implications temporelles de la mobilité quotidienne en mettant en perspective les difficultés de conciliation des temps associées à la conduite de la vie quotidienne. Les temps contraints et les longs déplacements domicile-travail caractérisent les configurations contemporaines de la mobilité. Ils pèsent lourdement dans la balance de la vie quotidienne des ménages et de leurs membres. La rencontre des sphères professionnelles (exigences de productivité), familiales (gestion du ménage et des enfants) et spatiales (localisation des activités) crée des contraintes à l'origine de pressions. Le rythme soutenu auquel font face *a priori* les ménages constitue notre objet d'étude.

Les approches temporelles de la mobilité ont permis de construire une grille de lecture du rythme de vie quotidien des familles à partir, notamment, des approches désagrégées de la mobilité quotidienne (Hägerstrand, 1970 ; Jones, 1983). Cette grille de lecture intègre également le rapport qu'entretiennent les individus avec leurs rythmes de vie quotidiens. La question soulevée ici renvoie aussi aux modalités de gestion de ce rythme et aux stratégies développées par les familles pour faire face à la conduite de la vie quotidienne (Flamm, 2004a). Notre

réflexion vient également en complément des travaux actuels portant sur les espaces périurbains, en s'appuyant sur les travaux des géographes (Cailly, Dodier, 2007) et des sociologues (Kaufmann, 2000; Thomas *et al.*, 2011). Nous proposons en outre de changer le regard porté sur le modèle résidentiel dominant en nous attardant sur les conséquences d'un choix résidentiel qui entraîne l'éloignement du domicile du lieu de travail (Baudelle *et al.*, 2004). Dans cette perspective, la configuration de mobilité quotidienne des frontaliers se prête particulièrement bien au déploiement de la question soulevée dans cet ouvrage: ces actifs effectuent quotidiennement de longs déplacements domicile-travail et présentent une stratégie résidentielle qui augmente la distance entre le domicile et le lieu de travail.

Partie 2 –
Mesure des rythmes

Introduction

Dans la première partie de cet ouvrage, nous avons pu construire la grille de lecture des rythmes de vie quotidiens au prisme de la mobilité. Nous allons maintenant nous concentrer sur un cas archétypal à partir de la configuration de mobilité des frontaliers du Luxembourg. Nous verrons que le contexte transfrontalier marqué par les prix élevés du foncier et de l'immobilier implique un étalement et une densification de l'espace résidentiel des frontaliers au-delà des frontières du Grand-Duché. Cette dynamique reflète l'éloignement croissant du domicile par rapport au lieu de travail dans le cadre du parcours résidentiel. Les longs déplacements domicile-travail et l'utilisation massive de l'automobile révèlent les implications de ce comportement résidentiel. Notre objectif sera, ici, d'appliquer la grille de lecture des rythmes quotidiens à travers l'analyse des modalités de déploiement des activités pour l'ensemble des frontaliers du Luxembourg. Selon une approche confirmatoire, l'analyse sera complétée par la mise en comparaison de deux faisceaux de mobilité qui présentent des caractéristiques similaires, tant au niveau de la configuration spatiale qu'au niveau des populations qui s'y déplacent. En effet, afin de confirmer les résultats observés pour l'ensemble des frontaliers du Luxembourg, nous avons choisi de comparer un faisceau

de mobilité transfrontalier à un autre non frontalier. Nous appliquerons une méthode de comparaison des rythmes entre, d'une part, les frontaliers qui se déplacent quotidiennement entre Thionville et Luxembourg et, d'autre part, des actifs non frontaliers, résidant dans l'agglomération de Voiron et travaillant dans l'agglomération de Grenoble.

Chapitre 4 | La mobilité des frontaliers, entre avantages comparatifs et concessions quotidiennes

Le Grand-Duché de Luxembourg se situe au cœur de la Grande Région (Figure 4.1). Première place financière d'Europe sur le marché des fonds d'investissement, le Luxembourg a connu un essor économique sans précédent depuis une trentaine d'années. Ce dynamisme économique a permis un développement rapide des entreprises de services grâce au secteur financier entraînant un besoin croissant de main-d'œuvre. Ce besoin est en partie comblé par les travailleurs qui proviennent de France, d'Allemagne et de Belgique. En effet, les travailleurs sont attirés par la promesse de rémunérations plus attractives. Pour bénéficier de cet avantage comparatif tout en limitant le coût de leur logement, les travailleurs frontaliers tendent à demeurer dans leur pays de provenance et s'installent rarement au Luxembourg. Ainsi, les frontaliers s'appuient sur une mobilité quotidienne de longue portée. Ce choix implique une configuration de mobilité particulièrement tendue associée à d'importantes contraintes temporelles. Dans cette mesure, les travailleurs frontaliers sont potentiellement sujets à de fortes pressions temporelles et à un rythme de vie particulièrement soutenu.

Figure 4.1 - Carte de localisation du Luxembourg dans la Grande Région

Le Grand-Duché de Luxembourg, pôle économique régional

Le bassin d'emploi du Grand-Duché dépasse largement ses frontières étatiques. Aujourd'hui, les travailleurs frontaliers occupent près de 44 % des postes offerts sur le marché du travail luxembourgeois (STATEC, 2016). La forte proportion de travailleurs frontaliers a favorisé l'émergence d'une métropole transfrontalière régionale (Sohn, Walther, 2009). Chaque jour, près de 160 000 frontaliers (STATEC, 2016) se rendent sur leur lieu de travail au Luxembourg depuis la France, l'Allemagne et la Belgique. Le développement du travail frontalier a impliqué des transformations dans la répartition spatiale des populations d'actifs frontaliers au travers d'un processus de périurbanisation transfrontalier (Gerber *et al.*, 2012) et d'un étalement de l'espace résidentiel de ces travailleurs dans les pays limitrophes. Le cadre de vie transfrontalier intervient dans le choix résidentiel et dimensionne la mobilité quotidienne. En raison du différentiel des prix du foncier et de l'immobilier, la frontière influence la stratégie résidentielle des travailleurs frontaliers. Bien que ces actifs tendent à se rapprocher de la frontière au cours de leur parcours résidentiel, ils demeurent le plus souvent dans leur pays d'origine (Carpentier, Gerber, 2015). Ainsi, la mobilité résidentielle centrifuge vers le Luxembourg reste limitée, ce qui maintient une distance domicile-travail particulièrement importante. Notre premier objectif sera de comprendre le rôle de l'évolution de l'économie luxembourgeoise dans le développement du travail frontalier et le second de déterminer l'effet du différentiel frontalier dans la stratégie résidentielle des travailleurs frontaliers du Luxembourg. Pour, enfin, évaluer les implications de cette stratégie dans le dimensionnement de la mobilité quotidienne des frontaliers.

Le Luxembourg s'érige aujourd'hui en principal pôle économique de la Grande Région. Largement tournée vers le secteur secondaire et l'industrie sidérurgique, l'économie luxembourgeoise a connu un tournant au milieu des

années 1980. À cette époque, les décideurs politiques ont amorcé une reconversion vers le secteur financier qui a fait la force du pays durant les années suivantes. Afin de mieux comprendre les évolutions économiques du Grand-Duché, il convient de relire brièvement l'histoire du Luxembourg et d'en dégager les principaux changements. Cette histoire est étroitement liée aux mouvements et à l'évolution du marquage spatial de ses frontières nationales. Au cours de son histoire, le Luxembourg a tantôt subi, tantôt bénéficié de l'influence des pays voisins (Allemagne, France et Belgique). Appartenant au Saint Empire romain germanique, puis annexé par la France, le Grand-Duché de Luxembourg avait été restitué au Saint Empire en 1697. Avec les provinces belges, le Luxembourg formait alors les Pays-Bas autrichiens. Après la défaite de Napoléon Ier en 1815, le traité de Vienne a redessiné les nouvelles frontières de l'Europe occidentale. Au cours de cette période, l'État luxembourgeois a été reconstitué et a pris le nom de Grand-Duché de Luxembourg. Donné en possession personnelle au Grand-Duc Guillaume Ier, ce nouvel État a été intégré à la confédération germanique, ce qui donnait le droit à la Prusse d'y établir une garnison. En 1830, le Luxembourg s'est joint à la révolution belge qui a débouché sur l'indépendance de la Belgique. En 1839, le Grand-Duché a perdu près de la moitié de son territoire par rapport à ses frontières de 1815, la partie romane devenant une province de l'État belge. À la suite de la dissolution de la confédération germanique (1866), le Luxembourg a été libéré de l'influence allemande et le Grand-Duché est devenu un pays neutre et indépendant.

Au cours de la Première Guerre mondiale, la neutralité du Luxembourg a été violée par les Allemands qui ont occupé le pays jusqu'en 1918. En 1919, le traité de Versailles a confirmé l'indépendance du Luxembourg, et un référendum populaire s'est prononcé en faveur de la monarchie constitutionnelle. Dès le début de la Seconde Guerre mondiale, les frontières luxembourgeoises ont été franchies par les Allemands qui ont

occupé le pays une nouvelle fois. Le régime nazi considérait le Luxembourg comme faisant partie des territoires allemands historiques. Le Luxembourg a été finalement libéré en 1944 par les troupes américaines, et il a participé, le 5 septembre 1944, à la fondation du Benelux, avec la Belgique et les Pays-Bas. Signataire du traité de Bruxelles le 17 mars 1948, le Grand-Duché a été un acteur important de la préfiguration de l'Union européenne (UE), participant activement à la création de la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) dont les accords sont entrés en vigueur le 23 juillet 1952. Le 25 mars 1957, le Luxembourg a ratifié le traité de Rome et est devenu membre de la Communauté économique européenne (CEE), ce qui a marqué le point de départ d'une première phase de prospérité économique.

Aujourd'hui, le Grand-Duché connaît un rayonnement international grâce à son rang de première place européenne au niveau du marché des fonds d'investissement. La ville de Luxembourg occupe une place importante dans le paysage européen. Elle accueille certaines des plus grandes institutions européennes : le Secrétariat du Parlement européen, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), la Cour des comptes européenne (CCE), ou encore la Banque européenne d'investissement (BEI). Ce rayonnement institutionnel au niveau européen et économique au niveau régional exerce une forte influence sur les pays voisins. Le pôle économique luxembourgeois draine les entreprises et la main-d'œuvre bien au-delà de ses frontières (Sohn, Walter, 2009). Toutefois, cela n'a pas toujours été le cas.

Au xixe siècle, l'économie luxembourgeoise était principalement tournée vers le secteur agricole. Dans ce petit pays, relativement pauvre, le développement économique lié à l'industrialisation n'est venu que tardivement, avec les premiers signes du développement de la sidérurgie qui a occupé une position prépondérante dans l'économie luxembourgeoise au xxe siècle. Cette industrie lourde nécessitait l'amélioration des

technologies de production et de transport. Le premier chemin de fer a été construit en 1859 et a permis le transport du coke et la desserte des hauts fourneaux luxembourgeois. L'apparition du chemin de fer a augmenté également les capacités de transport d'objets lourds, facilitant plus particulièrement l'exportation de la fonte. D'autres secteurs de l'industrie ont emboîté le pas à la sidérurgie : la ganterie, le tabac et les brasseries ont commencé à exporter leur production. L'industrie luxembourgeoise, désormais productrice d'excédents, a bénéficié des accords douaniers établis avec la Belgique et les pays de la Zollverein jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale. Il a fallu cependant attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale et le début des années 1950 pour que le Luxembourg connaisse un renouveau, économique, social et politique. L'industrie sidérurgique a alors connu une période de croissance qui s'explique par des exportations massives vers les pays membres de la CECA, puis de la CEE qui absorbaient la plus grande partie de la production. Face à la concurrence internationale, la production a augmenté fortement, suscitant un besoin de main-d'œuvre important. Plusieurs vagues d'immigration sont venues satisfaire ce besoin de ressources humaines. Des travailleurs d'abord italiens, polonais et portugais sont venus de toute l'Europe. À son apogée, la sidérurgie représentait le principal secteur d'activité, une situation laissant présager des difficultés futures pour l'économie luxembourgeoise.

Au milieu des années 1970, la crise sidérurgique s'est manifestée à l'échelle mondiale, et la surproduction globale d'acier a amené les industries luxembourgeoises à réduire drastiquement leurs capacités de production. Ainsi, en 1982, seuls 55 % de l'outil de production étaient utilisés contre 96 % en 1974 (STATEC, 2003). Face à cette crise sans précédent, le gouvernement luxembourgeois a alors amorcé une politique de désindustrialisation (loi du 24 décembre 1977 relative aux mesures nécessaires pour stimuler la croissance économique), la sauvegarde de la sidérurgie n'apparaissant plus comme une

priorité pour le Grand-Duché. À Differdange, la dernière mine de fer située sur le territoire luxembourgeois a fermé ses portes le 27 novembre 1981. Bien que l'industrie sidérurgique ait connu une forte désindustrialisation et une réduction importante de son appareil productif, elle n'a pas complètement disparu du paysage économique luxembourgeois.

À cette époque, malgré cette désindustrialisation, l'économie luxembourgeoise n'est pas nécessairement en berne, car le processus de tertiarisation est en marche et, déjà, des mutations s'amorcent, notamment dans le secteur financier. À l'encontre de l'idée fréquemment répandue que le Luxembourg a mis sur pied une politique volontariste d'attraction de la manne financière, le fait est que le Grand-Duché a plutôt bénéficié des conséquences des politiques économiques étrangères. Dès 1963, les États-Unis ont introduit l'*Interest Equalization Tax* qui a favorisé le déplacement d'une partie du marché obligataire vers l'Europe. Les euro-obligations ont bénéficié des avantages comparatifs du Luxembourg où le cadre juridique était plus souple qu'à Londres ou à Zurich. L'introduction de la retenue d'impôts à la source en Allemagne a également incité certaines banques d'outre-Rhin à venir s'implanter au Luxembourg pour éviter à leurs clients cette nouvelle taxe. Par la suite, le gouvernement luxembourgeois a su se saisir des nouvelles opportunités et favoriser le développement du secteur financier. Aujourd'hui, le Luxembourg occupe la seconde place mondiale en matière d'actifs financiers.

Au-delà d'un développement important du secteur financier en lui-même, la croissance de l'économie luxembourgeoise a pu bénéficier d'un effet d'entraînement. De manière directe, l'apparition de la place financière luxembourgeoise a favorisé l'implantation d'activités dérivées (sociétés de consulting, cabinets d'avocats, agences de transfert, etc.). Les instances du secteur financier se sont également installées au Luxembourg : l'Association des banques et banquiers (ABBL), l'Association luxembourgeoise des fonds d'investissement

(ALFI), l'Association des compagnies d'assurance (ACA), la Commission de surveillance du secteur financier (CSSF), la Banque centrale du Luxembourg (BCL). De manière indirecte ensuite, les entreprises de services, de restauration ou encore les commerces ont connu une forte expansion du fait de la concentration de l'emploi et de la demande des travailleurs, notamment frontaliers, de plus en plus nombreux.

Durant les années 1980, la tendance à la tertiarisation s'est poursuivie. Aujourd'hui, l'activité économique luxembourgeoise est fortement tournée vers le secteur des services. Ces derniers représentent 87 % de la valeur ajoutée brute produite en 2010, contre 4 % pour l'industrie. Toutefois, bien que l'industrie ait connu une forte restructuration et une réduction de son appareil productif, elle reste dynamique et a su se diversifier. Le milieu des années 1990 a été marqué par un nouvel âge d'or économique. En constante progression, le taux de croissance du produit intérieur brut a passé la barre de 8 % entre 1998 et 1999 (Figure 4.2). Néanmoins, l'activité économique luxembourgeoise, florissante à l'aube du XXIe siècle, a subi deux coups d'arrêt successifs au cours de la décennie suivante, d'abord l'éclatement de la bulle internet en 2000, puis la crise des *subprimes* en 2008. En 2001, le taux de croissance du PIB a ainsi perdu 6,5 points par rapport à 2000. En 2008, à l'instar des autres pays de l'Union européenne, le taux de croissance du PIB luxembourgeois qui se situait aux alentours de 6,5 % est tombé à -5,6 %. Ces crises successives et notamment leurs effets dérivés sur le PIB témoignent d'une certaine fragilité de l'économie luxembourgeoise, qui tient principalement à la prépondérance du secteur financier, lui-même fortement dépendant de la situation économique des autres pays dans la zone euro et dans un système mondialisé. Pour autant, ayant bénéficié d'un taux de croissance favorable grâce au développement du secteur financier, le Grand-Duché a connu un taux de chômage relativement bas par rapport aux autres pays européens (Figure 4.3).

Figure 4.2 - Évolution du taux de croissance réel

ÉVOLUTION DU TAUX DE CROISSANCE DU PIB REEL PAR PAYS ET PAR ANNÉE (1995-2013)

Taux de croissance trimestriel du PIB

10 8 6 4 2 0 -2 -4 -6 -8

1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013

Année

Luxembourg
Royaume-Uni
Allemagne
France
Belgique
Pays-Bas

Auteur : G. Drevon, 2014 Source : OCDE, 2014

Figure 4.3 - Évolution du taux de chômage

ÉVOLUTION DU TAUX DE CHOMAGE PAR PAYS ET PAR ANNÉE (1983-2011)

Taux de chômage (%)

16 14 12 10 8 6 4 2 0

1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011

Année

France
Belgique
Allemagne
Pays Bas
Luxembourg

Auteur : G. Drevon, 2014 Source : OCDE, 2014

Le nombre des travailleurs frontaliers a considérablement augmenté et a donné lieu à un processus de périurbanisation transfrontalier. Le développement de l'espace résidentiel s'est manifesté par un étalement et par un renforcement du nombre de frontaliers résidents dans les pôles secondaires situés au-delà des frontières du Grand-Duché. Les prix du foncier et de l'immobilier au Luxembourg ne sont pas étrangers à cette dynamique, la frontière marquant une discontinuité, sinon une rupture entre le Grand-Duché et les pays frontaliers. Depuis le milieu des années 1970, le nombre des emplois au Luxembourg n'a cessé de progresser : de 132 000 travailleurs en 1975 à 360 000 en 2014. Cette augmentation significative est liée à la dynamique économique du Luxembourg et à l'accroissement du besoin de main-d'œuvre. La distribution de l'emploi intérieur au Luxembourg a été fortement modifiée au cours des trente dernières années. La part des frontaliers occupant un emploi au Luxembourg a considérablement augmenté, passant de 9 % du total des travailleurs employés au Luxembourg en 1975 à 44 % en 2015. Ce phénomène a connu un essor particulièrement important au cours de la décennie 1990 et au début des années 2000 (Figure 4.4).

L'augmentation rapide du nombre des travailleurs frontaliers a coïncidé avec la reconversion du Luxembourg vers le secteur bancaire et avec le développement des sociétés de services associées. Les années 1990 ont marqué un tournant avec une réduction importante de l'écart entre la part des travailleurs résidents et celle des frontaliers sur le marché de l'emploi luxembourgeois. Aujourd'hui, cette répartition est quasiment équilibrée (respectivement 56 % et 44 %) (Figure 4.5).

Les rémunérations plus attractives au Luxembourg attirent les travailleurs frontaliers. Cet avantage comparatif va de pair avec celui associé au marché résidentiel. Les prix de l'immobilier, plus attrayants dans le pays de résidence, tendent à façonner la mobilité quotidienne des frontaliers.

Figure 4.4 - Évolution du taux de croissance du nombre de travailleurs frontaliers

ÉVOLUTION DU TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU NOMBRE DE TRAVAILLEURS FRONTALIERS (1990-2012)

Taux de croissance annuel

18
16
14
12
10
8
6
4
2
0
-2
-4

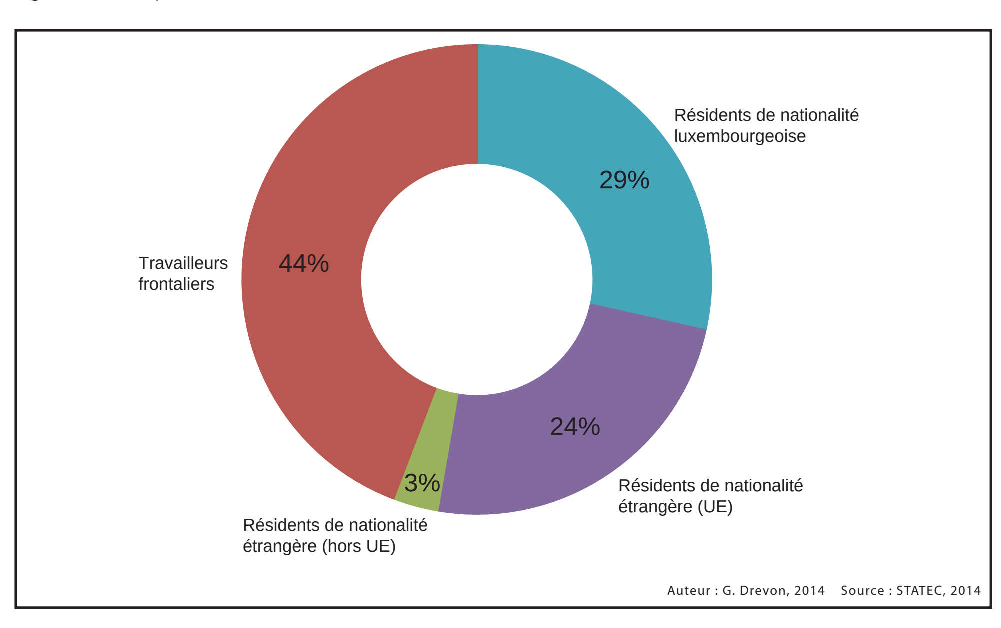
1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012

Année

Total
France
Allemagne
Belgique

Auteur : G. Drevon, 2014 Source : STATEC, 2014

Figure 4.5 - Répartition du marché du travail selon le lieu de résidence

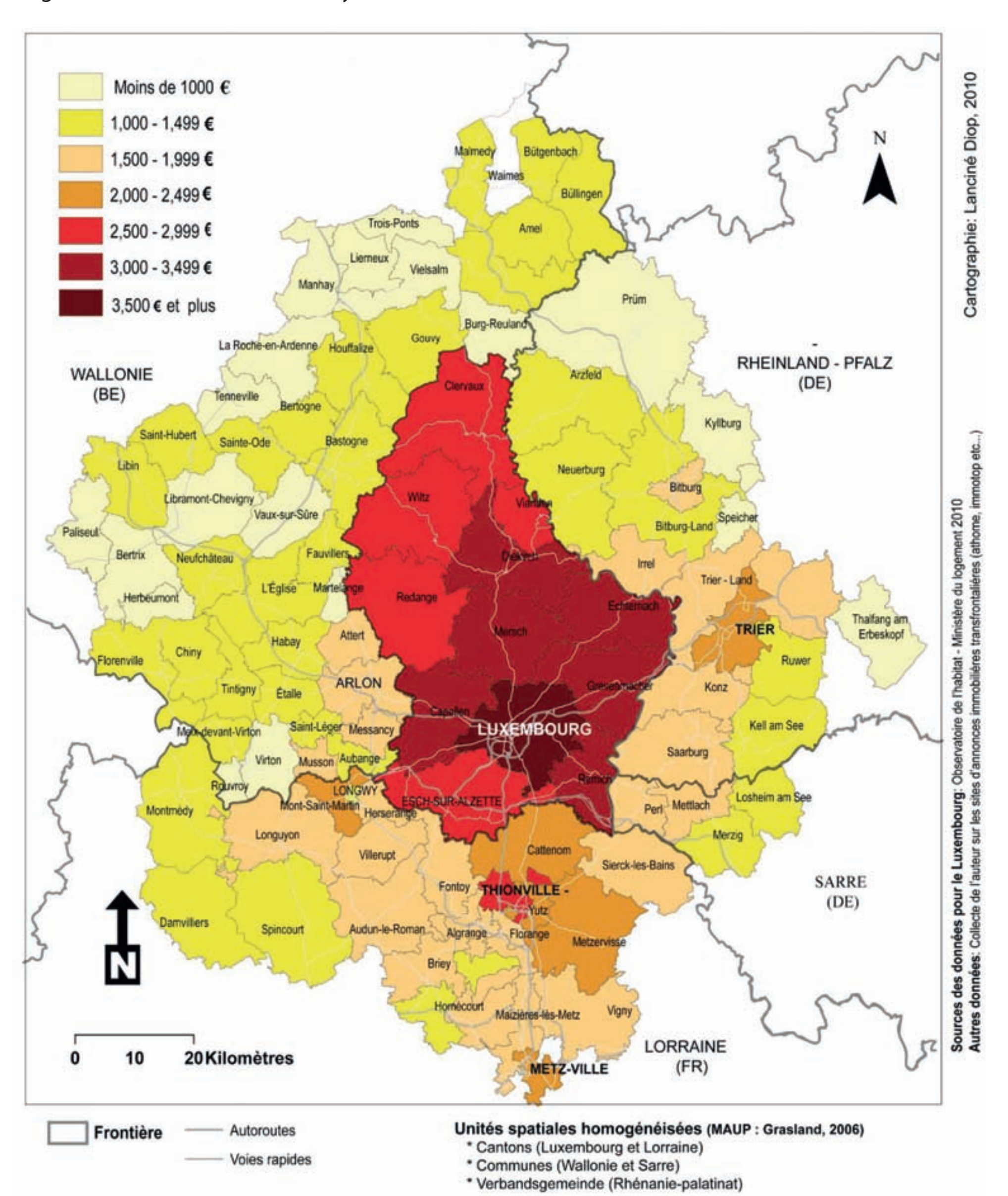


Dynamique de mobilité résidentielle des frontaliers du Luxembourg

Le cadre de vie des frontaliers du Luxembourg est marqué par la présence d'une frontière étatique entre leur pays de travail et leur pays de résidence. De manière indirecte, cette frontière pèse sur les pratiques résidentielles des travailleurs frontaliers dont la stratégie dominante consiste à demeurer dans leur pays d'origine tout au long du parcours résidentiel. Dans l'espace métropolitain luxembourgeois, en effet, la frontière est à l'origine d'un différentiel important au niveau des prix du foncier et de l'immobilier qui sont plus élevés au Luxembourg. Cette situation favorise, d'une part, une périurbanisation transfrontalière et, d'autre part, un étalement de l'espace résidentiel des frontaliers bien au-delà des frontières du Grand-Duché. La stratégie résidentielle des frontaliers les pousse à s'installer de plus en plus loin, ce qui les amène à parcourir quotidiennement des distances domicile-travail de plus en plus importantes et favorise l'utilisation de la voiture individuelle.

Les prix de l'immobilier et du foncier constituent donc l'un des principaux déterminants du choix résidentiel. Comme le suggère la figure 4.6, la frontière marque une discontinuité importante. La ville de Luxembourg et sa proche périphérie se caractérisent par un prix au mètre carré égal ou supérieur à 3 500 €. Bien que les prix aillent décroissant entre l'agglomération de Luxembourg et la frontière, ils demeurent toutefois élevés (entre 3 000 et 2 500 € le m²). Au-delà de la frontière, on observe une chute rapide des prix qui varient entre 2 000 € et moins de 1 000 € le mètre carré. Toutefois, les zones bien desservies par les réseaux de transport voient les prix pratiqués se rapprocher de ceux du Luxembourg. Ainsi, les pôles urbains, comme Thionville, Trêves (Trier) et leur périphérie ont connu une augmentation importante des prix immobiliers liée à la diffusion de la pression foncière luxembourgeoise.

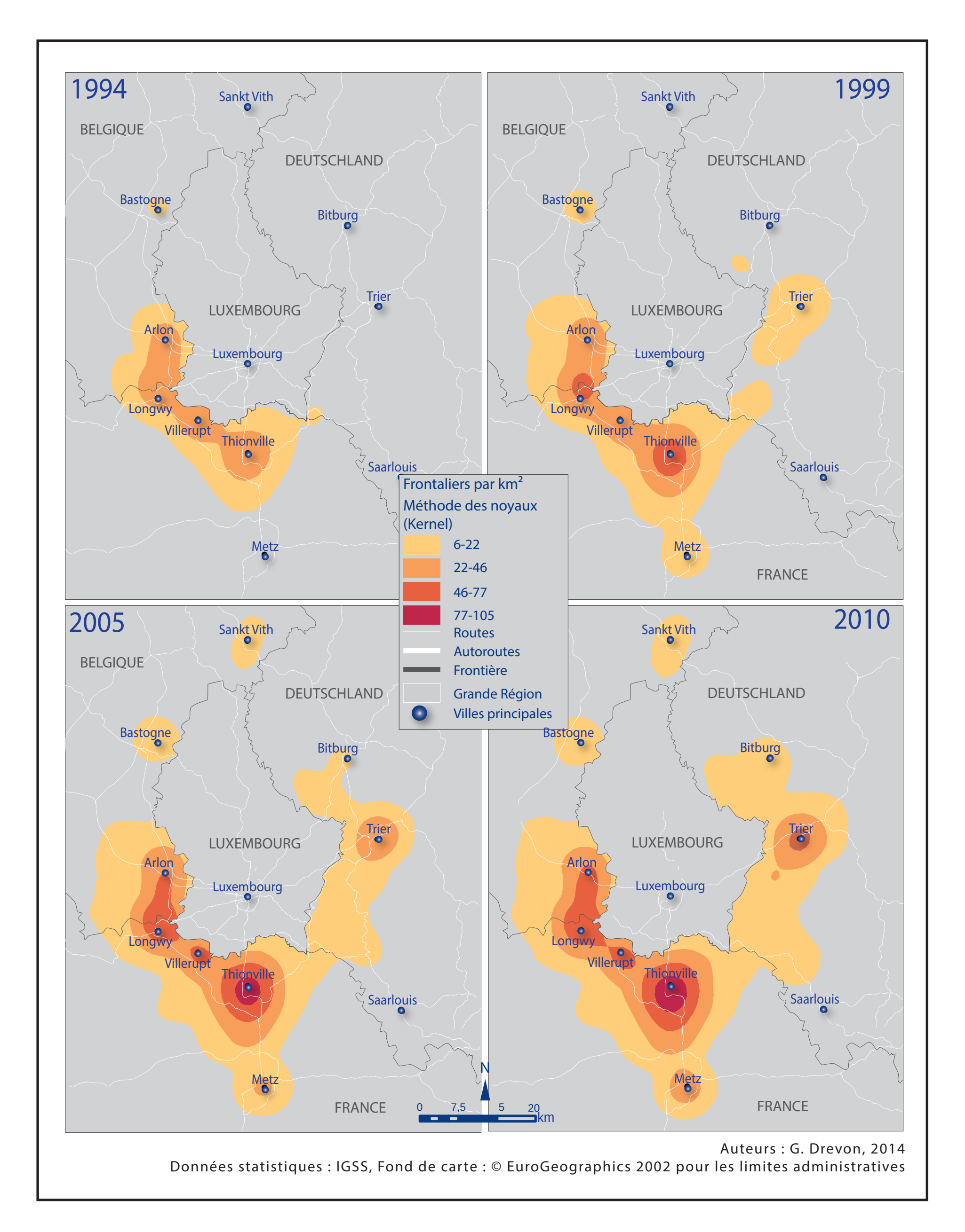
Figure 4. 6 - Immobilier : Prix moyen de vente au mètre carré en 2010



Les prix en vigueur sur le marché immobilier luxembourgeois constituent un élément d'explication de l'étalement résidentiel transfrontalier, pour les frontaliers comme pour les résidents luxembourgeois de plus en plus nombreux à traverser la frontière en vue d'acquérir un bien immobilier (Carpentier, 2010). Ce processus de périurbanisation transfrontalier est un élément caractéristique de l'espace métropolitain luxembourgeois.

L'augmentation du nombre de travailleurs frontaliers se répercute également au niveau spatial, et l'espace résidentiel des frontaliers s'est considérablement accru au cours des années 1990 et 2000. L'évolution de la densité de travailleurs frontaliers selon leur commune de résidence illustre très clairement ce phénomène (Figure 4.7). L'étalement de l'aire résidentielle se caractérise à la fois par une extension et par une densification de certains pôles urbains situés dans les pays frontaliers. En 1994, les pôles urbains qui connaissaient la plus grande densité de frontaliers se situaient aux abords de la frontière luxembourgeoise, en France avec Thionville, Villerupt ou Longwy et en Belgique avec Arlon et Bastogne. Au cours des années suivantes, la densité de population frontalière s'est renforcée dans les pôles existants, et d'autres ont émergé, notamment en Allemagne avec Trêves et Bitburg, en Belgique au niveau de Sankt-Vith et en France à Metz. L'élargissement de l'espace résidentiel des frontaliers s'est opéré en plusieurs étapes. En 1994, cet espace couvrait le Nord de la Lorraine et le Sud-Est de la province de Luxembourg en Wallonie. Par la suite, l'extension s'est effectuée à partir des pôles principaux avec une forte évolution au niveau de Trêves en Allemagne. En 2010, l'espace de résidence des frontaliers s'étalait sur une grande partie de la frange frontalière luxembourgeoise, à l'exception du nord où des discontinuités subsistent.

Figure 4.7 - Évolution de l'espace résidentiel des travailleurs frontaliers du Luxembourg (1994-2010)



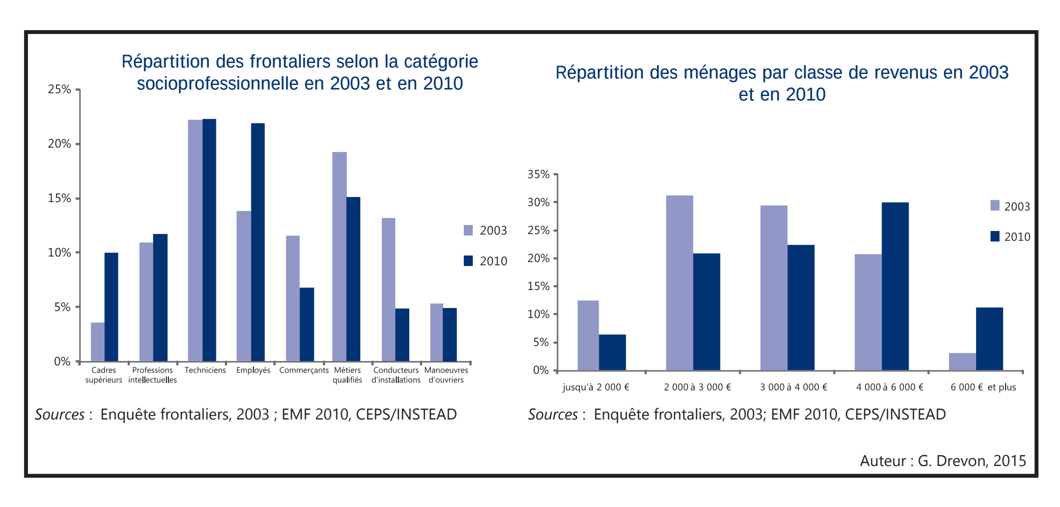
Des caractéristiques sociodémographiques en forte évolution

La représentation des frontaliers comme des travailleurs employés à des tâches peu qualifiées de l'autre côté de la frontière a longtemps prévalu. Aujourd'hui, on constate que le niveau de vie de ces actifs a fortement évolué au cours de la dernière décennie. Mieux qualifiés, mieux rémunérés : c'est ainsi que l'on pourrait résumer l'évolution de la situation des frontaliers. Les enquêtes Frontaliers de 2003 et Mobilité des frontaliers de 2010-2011 permettent de présenter les principales évolutions qui ont touché les frontaliers du Luxembourg concernant, d'une part, leur situation socio-économique et sociodémographique et, d'autre part, leur mobilité résidentielle.

La moyenne d'âge des frontaliers du Luxembourg est de 40 ans. La plupart d'entre eux s'inscrivent dans la tranche d'âge 30-50 ans (73 %). Ces actifs vivent principalement en couple et ont des enfants (70 %). Leur niveau de vie et de rémunération a considérablement évolué. Entre 2003 et 2012, le niveau de qualification et, logiquement, la répartition des frontaliers selon la CSP ainsi que le niveau de revenu ont considérablement évolué (Figure 4.8). En 2003, les frontaliers occupaient principalement des postes de techniciens et d'employés, des métiers qualifiés ou étaient commerçants. Peu représentés chez les cadres supérieurs, 10 % des frontaliers exerçaient des professions intellectuelles. La répartition des ménages selon la classe de revenu montre que la majorité des frontaliers faisaient partie de ménages dont les revenus étaient situés entre 2 000 et 4 000 € par mois. La période 2003-2010 a été marquée par d'importantes évolutions. En premier lieu, la part en pourcentage des employés a connu une hausse de 8 points. La part des frontaliers occupant un poste de cadre supérieur est passée de 4 % en 2003 à 10 % en 2010. La part des autres CSP a connu un net recul, -8 points pour les conducteurs d'installations, -5 points pour les commerçants et les métiers qualifiés. L'augmentation des revenus confirme l'évolution

de la répartition des frontaliers selon la CSP. Désormais, ces derniers figurent parmi les ménages dont les revenus se situent entre 3 000 et 6 000 €. Une forte progression est également constatée pour la tranche 6 000 € et plus, en hausse de 10 points de pourcentage. Ces premières observations montrent une augmentation significative du niveau de vie des frontaliers qui occupent désormais des postes demandant un plus haut niveau de qualification et donc de revenu que ce n'était le cas en 2003.

Figure 4.8 - Évolution de la répartition des frontaliers selon la catégorie socioprofessionnelle et la classe de revenu, entre 2003 et 2010



Près de 53 % des frontaliers ont déménagé au cours de la période considérée. La figure 4.9 nous renseigne sur les pays d'origine et de destination des frontaliers ayant changé de domicile. Les résultats suggèrent que la grande majorité des frontaliers qui ont déménagé ont choisi de demeurer dans leur pays d'origine. Environ 90 % des résidents français et allemands sont restés en France et en Allemagne, et 86 % des Belges en Belgique. On relève aussi l'émergence d'une part significative de migration résidentielle transfrontalière : 7 % des frontaliers résidant en France, 10 % en Allemagne et 11 % en Belgique ont choisi de s'établir au Luxembourg.

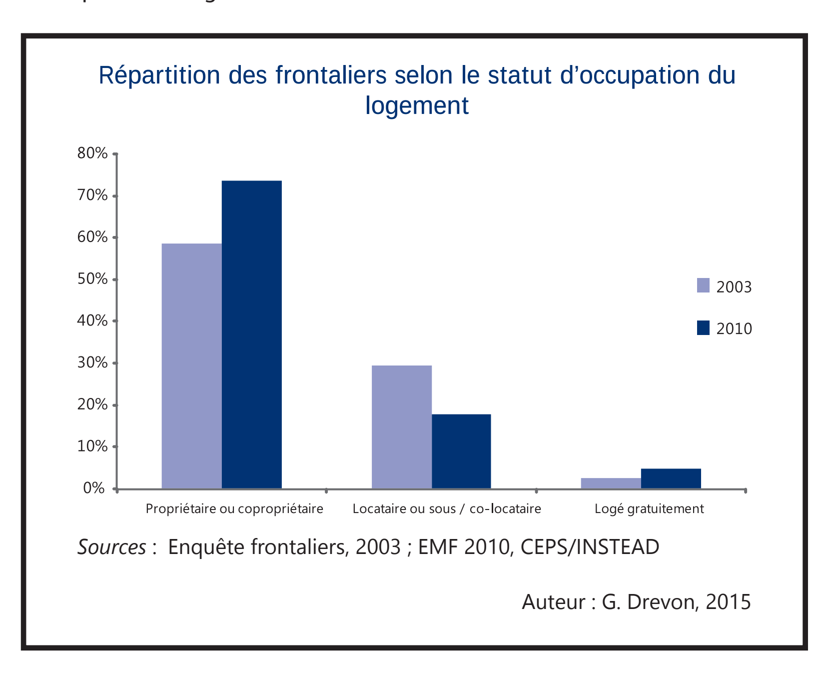
Figure 4.9 - Mobilité résidentielle, pays d'origine et de destination

		Pays de destination			
		France	Allemagne	Belgique	Luxembourg
Pays d'origine	France	92 %	-	1 %	7 %
	Allemagne	1 %	90 %	-	10 %
	Belgique	3 %	-	86 %	11 %

Sources : EMF 2010, CEPS/INSTEAD (Frontaliers)
Auteur : G. Drevon, 2015

La part des frontaliers propriétaires ou en passe d'accéder à la propriété a fortement progressé depuis 2003 (Figure 4.10). Avec une augmentation de 15 points de pourcentage au détriment des frontaliers locataires (-8 points), la part des

Figure 4.10 - Évolution de la répartition des frontaliers selon le statut d'occupation du logement entre 2003 et 2010



Sources : Enquête frontaliers, 2003 ; EMF 2010, CEPS/INSTEAD

Auteur : G. Drevon, 2015

frontaliers ayant acquis un bien immobilier traduit une volonté de la part de ces actifs de s'établir durablement. Cette tendance varie selon les nationalités. Les Français et les Belges sont majoritairement propriétaires (74 % et 80 %) contre 60 % des Allemands.

Parmi les travailleurs frontaliers ayant déménagé (56 %) au cours de la période 2003-2010, le type de logement occupé a fortement évolué. En 2003, 60 % des frontaliers occupaient un appartement contre 20 % en 2010. À l'inverse, 40 % des frontaliers occupaient une maison individuelle, contre 75 % par la suite. La distribution des frontaliers qui ont déménagé, selon le logement d'origine et de destination (Figure 4.11), corrobore ces résultats. Quel que soit le type de logement occupé à l'origine, la plupart des actifs frontaliers ont porté leur choix résidentiel sur la maison individuelle. 77 % d'entre eux se logeaient dans une maison auparavant et occupent actuellement ce même type d'habitation, contre seulement 22 % qui ont choisi de résider en appartement. 64 % des frontaliers qui vivaient auparavant dans un appartement ont déménagé pour une maison et 36 % pour un appartement. Enfin, 60 % des individus qui occupaient un autre type de logement ont choisi également la maison.

Figure 4.11 - Types de logement d'origine et de destination

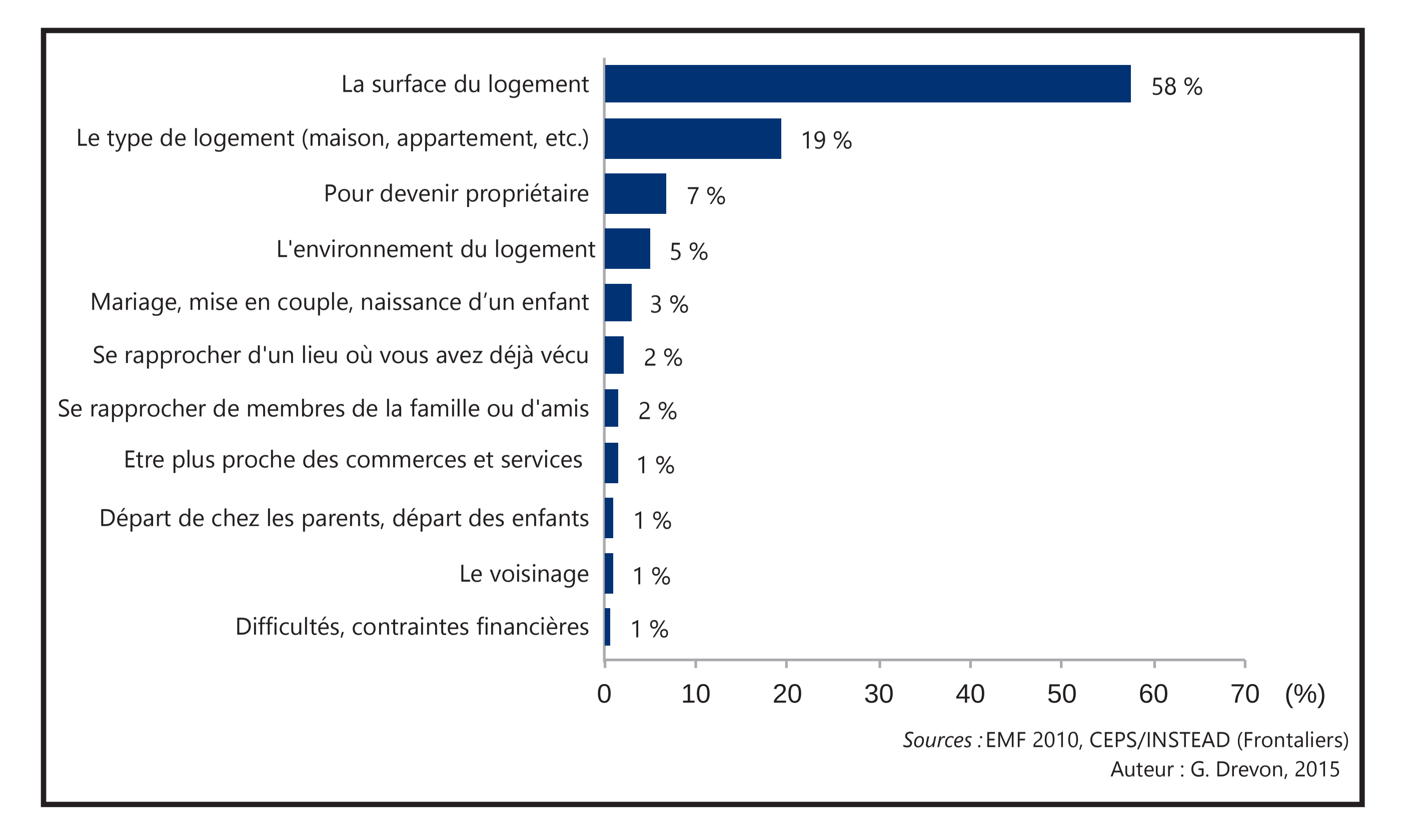
		Logement de destination		
		Maison	Appartement	Autre
Logement d'origine	Maison	31 %	9 %	-
	Appartement	37 %	21 %	-
	Autre	1 %	-	-

Sources : EMF 2010, CEPS/INSTEAD (Frontaliers)
Auteur : G. Drevon, 2015

La répartition des frontaliers selon les déterminants du choix du logement (Figure 4.12) reflète le choix résidentiel observé précédemment. En effet, pour 58 % des frontaliers qui ont déménagé, la taille du logement constitue l'élément principal du choix du logement actuel. Parmi les autres déterminants, on trouve aussi le type de logement (maison, appartement) pour 19 % des actifs frontaliers, l'accession à la propriété, en troisième position, avec 7 %, ou encore l'environnement du logement pour 5 % des frontaliers. Les événements familiaux (mariage, naissance, etc.) n'interviennent dans le choix du logement que pour 3 % de la population. Dans l'ensemble, soit au total pour 84 % des frontaliers, la taille et le type du logement ainsi que la perspective d'accéder à la propriété apparaissent comme les principaux déterminants dans le choix du logement.

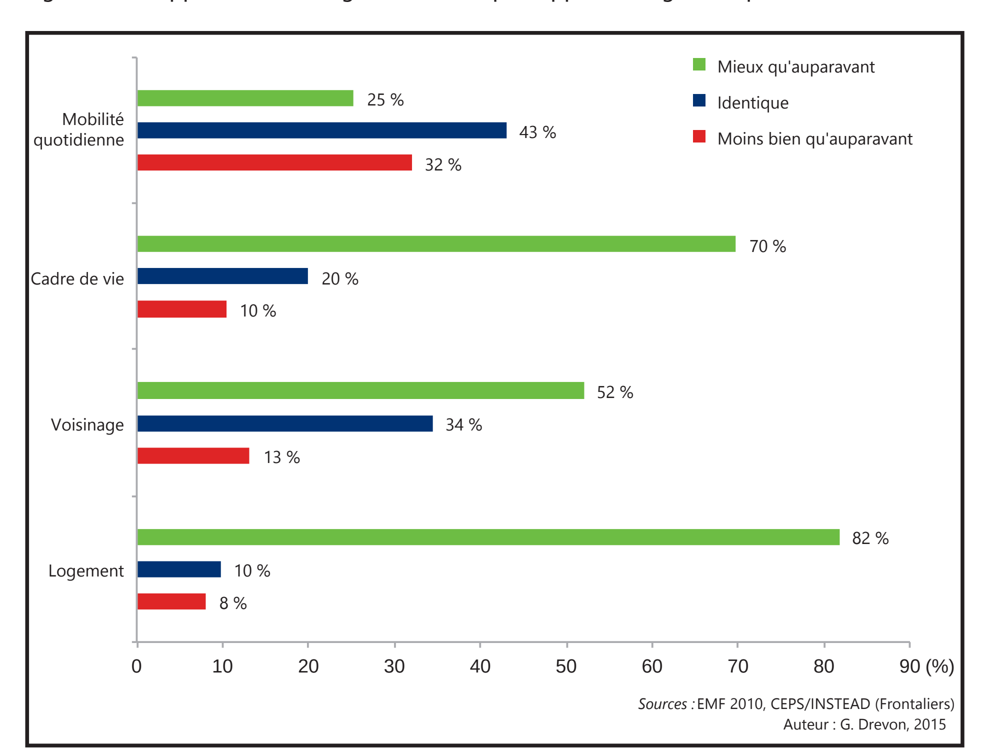
L'appréciation portée sur le logement actuel (Figure 4.13) par comparaison avec le logement précédent permet de mieux appréhender le niveau de satisfaction des frontaliers concernant leur domicile. 82 % des frontaliers estiment que le logement en lui-même est mieux que le précédent contre 10 % et 8 % qui le jugent, respectivement, identique ou moins bien qu'auparavant. Cette appréciation positive concerne également le cadre de vie et le voisinage avec 70 % et 52 %. S'agissant de la mobilité quotidienne après le déménagement, les opinions sont plus partagées. Une part importante des frontaliers estiment que leurs conditions de mobilité quotidienne se sont dégradées (32 %) contre 25 % qui jugent qu'elles se sont améliorées. Toutefois, la majorité relative des frontaliers estiment que ces conditions sont restées identiques.

Figure 4.12 - Déterminants du choix du logement actuel



Sources : EMF 2010, CEPS/INSTEAD (Frontaliers)
Auteur : G. Drevon, 2015

Figure 4.13 - Appréciation du logement actuel par rapport au logement précédent



Sources : EMF 2010, CEPS/INSTEAD (Frontaliers)
Auteur : G. Drevon, 2015

Une configuration de mobilité quotidienne sous tension

En accord avec les principes du différentiel frontalier, la stratégie résidentielle des frontaliers, qui tend à favoriser l'éloignement par rapport au lieu de travail, se répercute directement sur la mobilité quotidienne de ces individus. Les pratiques de mobilité des frontaliers présentent quelques singularités qui s'expriment particulièrement au niveau de la distance domicile-travail, des pratiques modales, mais également du rapport entretenu par ces actifs avec leur mobilité quotidienne.

En 2007, le budget temps de transport moyen quotidien des frontaliers se situait autour de 80 mn. En 2010, ce BTT a progressé de 30 %, pour atteindre 106 mn en 2011. Cette importante progression s'explique en partie par le parcours résidentiel de ces actifs au cours des dix années considérées. Durant cette décennie, la distance domicile-travail moyenne des frontaliers (Figure 4.14) a considérablement augmenté. De leur logement précédent, les frontaliers parcouraient en moyenne 38 km par jour pour se rendre sur leur lieu de travail contre 49 km pour le logement actuel. Cette augmentation de près de 30 % de la distance moyenne parcourue concerne aussi bien les Français que les Allemands et les Belges. Depuis leur logement précédent, la distance domicile-travail des Français était de 34 km contre 43 km dans le logement actuel. Pour les Allemands, cette distance est passée de 38 à 49 km. Les Belges ont connu l'augmentation la plus importante avec en moyenne 13 km supplémentaires.

La comparaison des distances moyennes domicile-travail entre les frontaliers belges, allemands, français et les actifs résidents (Allemagne, France et Belgique) donne un bon aperçu de l'importance des déplacements consacrés au travail. Les frontaliers du Luxembourg parcourent 49 km en moyenne pour aller au travail. Selon les nationalités, cette moyenne se situe entre 43 km pour les Français et 54 km pour les Belges. La comparaison intranationale montre que les frontaliers acceptent de parcourir de plus longues distances domicile-travail. Alors que les frontaliers français parcourent en moyenne 40 km, la moyenne de la distance domicile-travail des actifs travaillant en France et au sein de leur bassin de vie se situe plutôt autour de 15 km (ENTD, 2008). Ce constat est également valable pour les Belges qui parcourent seulement 22 km chaque jour. Les déplacements domicile-travail des frontaliers du Luxembourg représentent plus de deux fois la distance parcourue par les résidents de leur pays d'origine. Ces longs parcours domicile-travail

Figure 4.14 - Distance moyenne domicile-travail

Distance moyenne domicile-travail

Pays	Frontaliers travaillant au Luxembourg	Ensemble des actifs
France	40 km	15 km
Allemagne	46 km	-
Belgique	49 km	22 km
Luxembourg	-	14 km
Total	**44 km**	**-**

Sources : EMF 2010, CEPS/INSTEAD (Frontaliers) ; ENTD (France) 2008 ; BELDAM (Belgique) 2010 ; PSELL-3 (Luxembourg) 2007

Auteur : F. Schmitz, 2012

se répercutent sur le budget temps de transport avec 106 minutes en moyenne. En France, cette moyenne se situe aux alentours de 23 minutes.

De tels budgets temps de transport riment souvent avec une utilisation importante de l'automobile au détriment des transports en commun. Dans le cas des frontaliers, l'usage massif de la voiture individuelle constitue une particularité importante qui a déjà été observée à plusieurs reprises (Gerber, Ramm, 2003, 2004 ; Schmitz *et al.*, 2012). Cette pratique répond directement, d'une part, aux distances domicile-travail particulièrement importantes parcourues quotidiennement par les frontaliers et, d'autre part, aux caractéristiques sociodémographiques ainsi qu'au type d'habitat privilégié par ces actifs. Les frontaliers, on l'a vu,

résident principalement en maison individuelle dans des espaces peu denses. S'agissant principalement de couples avec des enfants (70 %), la voiture permet de répondre aux besoins de flexibilité et de vitesse. Toutefois, on peut observer que l'utilisation d'un véhicule s'est légèrement tassée. En 2007, 91 % environ des travailleurs frontaliers utilisaient leur voiture pour se rendre au travail (Figure 4.15). Cette répartition était comparable pour les trois nationalités, même si les Allemands utilisaient l'automobile à hauteur de 95 % contre environ 89 % des Belges et des Français. En 2010, on constate une augmentation significative de l'utilisation des transports en commun. L'usage de la voiture ne concerne plus que 86 % des

Figure 4.15 - Mode de transport principal pour les déplacements domicile-travail

Mode de transport principal pour le déplacement domicile-travail en 2007 et 2010

		Voiture	Train	Bus	Total
Belgique	2007	89,5%	8%	2,5%	100%
	2010	88%	9%	3%	100%
Allemagne	2007	95%	1%	4%	100%
	2010	90%	2,5%	7,5%	100%
France	2007	89%	9,5%	1,5%	100%
	2010	83%	11,5%	5,5%	100%
Total	2007	91%	7%	2%	100%
	2010	86%	9%	5%	100%

Sources : Enquête "Dépenses des frontaliers," CEPS/INSTEAD, STATEC 2007 (5 724 répondants) ; EMF 2010, CEPS/INSTEAD (7 235 répondants)
Note : Dans le cas des déplacements multimodaux, le mode de transport principal est celui avec lequel le frontalier parcourt la plus longue distance.

Auteur : F. Schmitz, 2012

frontaliers contre 91 % en 2003. Le report modal s'est effectué vers l'utilisation du train et des bus transfrontaliers, même si la part de l'automobile demeure largement dominante dans les pratiques de mobilité des frontaliers.

Les longs parcours quotidiens associés à une utilisation quasi unique de la voiture pèsent sur les frontaliers (Figure 4.16). Les expressions et les mots employés par ces derniers au sujet de leurs déplacements domicile-travail témoignent des représentations associées aux parcours quotidiens. 28 % des frontaliers associent la fatigue à leurs déplacements domicile-travail. Le stress apparaît également dans 23 % des réponses. Le temps de déplacement est le plus souvent considéré comme un temps perdu, gâché et trop important (14 %). Les mauvaises conditions de trafic aux périodes de pointe se reflètent au travers des expressions utilisées (13 %), comme bouchon, embouteillage, encombrement, etc. Au niveau du temps de transport, les frontaliers considèrent que leurs déplacements domicile-travail sont particulièrement longs, voire excessifs (13 %). La conséquence des conditions de déplacement et des représentations associées se manifeste par un sentiment d'énervement (12 %). Bien que la représentation des déplacements domicile-travail soit globalement négative, on doit souligner la diversité des mots employés et le caractère également positif des commentaires pour une partie de ces déplacements. Ainsi, d'autres expressions, comme repos (11 %) ou sécurité (9 %), apparaissent dans le cas des utilisateurs du train. Toutefois, pour ceux qui utilisent la voiture comme mode de transport principal, les expressions employées sont très majoritairement négatives.

Le niveau de fatigue augmente en fonction de la distance parcourue par les usagers (Figure 4.17). Les trois modes principaux sont concernés par cette tendance. En deçà de 30 km, la fatigue se situe en seconde position pour les utilisateurs de la voiture et en première pour les passagers du bus ; elle concerne 20 à 30 % des individus qui utilisent ces deux modes de transport. Elle n'apparaît pas pour les usagers du

Figure 4.16 - Mots ou expressions les plus fréquemment employés par les frontaliers au sujet de leurs déplacements domicile-travail

Code	Individus	Mots ou expressions employés
Fatigue	28%	Fatigue, fatigant, épuisant, épuisement, envie de dormir, trop fatigant, usant, laborieux.
Stress	23%	Stress, stressant, tension, choc, gens trop stressés sur les routes.
Temps	14%	Temps, temps perdu, perte de temps, prend de plus en plus de temps, temps long, temps gâché, temps de trajet, temps de déplacement, temps irrégulier, pression temporelle, temps de parcours perdu pour temps libre, temps de loisir forcé.
Bouchon	13%	Bouchon, bouchons, bouché, embouteillage, encombrement, engorgement, marre des bouchons.
Long	13%	Long, long trajet, longue durée, longueur, très long, trop long, durée excessive, durée variable.
Enervement	12%	Énervement, énervé, énervant, agacé, agacement, crispé, retard transports collectifs énervant, autres conducteurs énervant, exaspération, nerveux, nervosité.
Trafic	8%	Trafic, circulation, trop de circulation, trop de trafic, mauvaise circulation, défilé des frontaliers, heure de pointe, trop de camions, trop de véhicules, beaucoup de camions.

Sources : EMF 2010, CEPS/INSTEAD (Frontaliers)
Auteur : C. Enaux et S. Carpentier, 2012

train. Entre 30 et 60 km parcourus, la fatigue est en première position pour les trois modes avec 30 % pour les usagers de la voiture et du train et 40 % pour ceux du bus. Pour les distances excédant 60 km, la fatigue est mentionnée dans 40 à 50 % des expressions utilisées, selon le mode de transport. Le stress qui apparaissait en seconde position des mots utilisés pour qualifier les déplacements domicile-travail demeure relativement stable (environ 20 %) selon le mode de transport et la distance. D'autres items comme la longueur et l'énervement suscité par le déplacement apparaissent pour les utilisateurs du train, avec 30 et 10 % respectivement.

La description des mots et des expressions employés par les frontaliers pour qualifier leurs déplacements domicile-travail

Figure 4.17 - Mots ou expressions le plus fréquemment employés par les frontaliers selon le mode et la distance

Distance parcourue	Voiture	Train	Bus
Inférieure à 30 km	(1) Stress	(1) Stress	(1) Fatigue
	20 %	20 %	30 %
	(2) Fatigue	(2) Enervement	(2) Stress
	20 %	10 %	20 %
Entre 30 et 60 km	(1) Fatigue	(1) Fatigue	(1) Fatigue
	30 %	30 %	40 %
	(2) Stress	(2) Stress	(2) Stress
	20 %	20 %	30 %
Supérieure à 60 km	(1) Fatigue	(1) Fatigue	(1) Fatigue
	40 %	40 %	50 %
	(2) Stress	(2) Long	(2) Stress
	20 %	30 %	30 %

Sources : EMF 2010, CEPS/INSTEAD (Frontaliers)
Auteur : C. Enaux et S. Carpentier, 2012

conduit à dresser un portrait relativement négatif de ces mobilités quotidiennes. Ces résultats doivent cependant être nuancés, car 55 % des frontaliers se déclarent satisfaits de leurs déplacements domicile-travail et 80 % de leurs autres déplacements quotidiens.

La stratégie résidentielle dominante des frontaliers consiste à demeurer dans le pays d'origine où le coût d'accession à la propriété et au logement est moins important qu'au Luxembourg. Les caractéristiques du parcours résidentiel montrent que ces actifs tendent à rester dans leur bassin de vie en France, en Allemagne et en Belgique. Le choix résidentiel porte principalement sur la maison individuelle où le gain d'espace apparaît comme le déterminant principal du choix du logement. Par ailleurs, la grande majorité des frontaliers vivent en couple avec des enfants, se situent à un moment particulier de leur parcours de vie et présentent un niveau de revenu propice à l'accession à la propriété. Les résultats des analyses portant sur la mobilité résidentielle des frontaliers ayant déménagé au cours des dernières années suggèrent un éloignement général par rapport au lieu de travail. Toutefois, la majorité des frontaliers ayant déménagé estiment que leur logement (82 %), leur cadre de vie (70 %) et le voisinage (52 %) se sont améliorés par comparaison avec leur logement précédent. Ces actifs semblent avoir pu accéder à un logement répondant à leurs aspirations et à leurs besoins. Toutefois, une part importante d'entre eux estiment que leurs conditions de mobilité quotidienne se sont dégradées. Globalement, le budget temps de transport et la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail ont augmenté de 30 % entre 2007 et 2010. La stratégie résidentielle des frontaliers, qui conduit à un éloignement du domicile par rapport au lieu de travail, implique donc un redimensionnement de leur mobilité quotidienne (lien entre choix résidentiel et mobilité quotidienne) et favorise une utilisation massive de l'automobile. Au niveau individuel, bien qu'ils se déclarent plutôt satisfaits de leurs déplacements domicile-travail, les

frontaliers associent volontiers ce temps quotidien à la fatigue, au stress et le considèrent en général trop long ou comme un temps perdu. Cette population constitue donc un candidat aux pressions temporelles.

Chapitre 5 | Une première approche des rythmes de vie quotidiens des frontaliers du Luxembourg

Notre objectif ici est d'apporter des premiers éléments de description des rythmes de vie quotidiens des frontaliers. La démarche s'appuie sur l'enquête Mobilité des frontaliers et sur une méthodologie empruntée aux approches temporelles de la mobilité. Les patrons d'activités permettent de comprendre la succession et l'organisation des activités. La mesure des espaces d'activités indique la dispersion et la répartition spatiale de ces activités. Cette méthodologie et les résultats obtenus permettent de comprendre l'agencement des pratiques spatialisées à travers les comportements spatiaux des frontaliers et d'en comprendre les déterminants.

Méthodologie d'analyse des comportements spatio-temporels des frontaliers

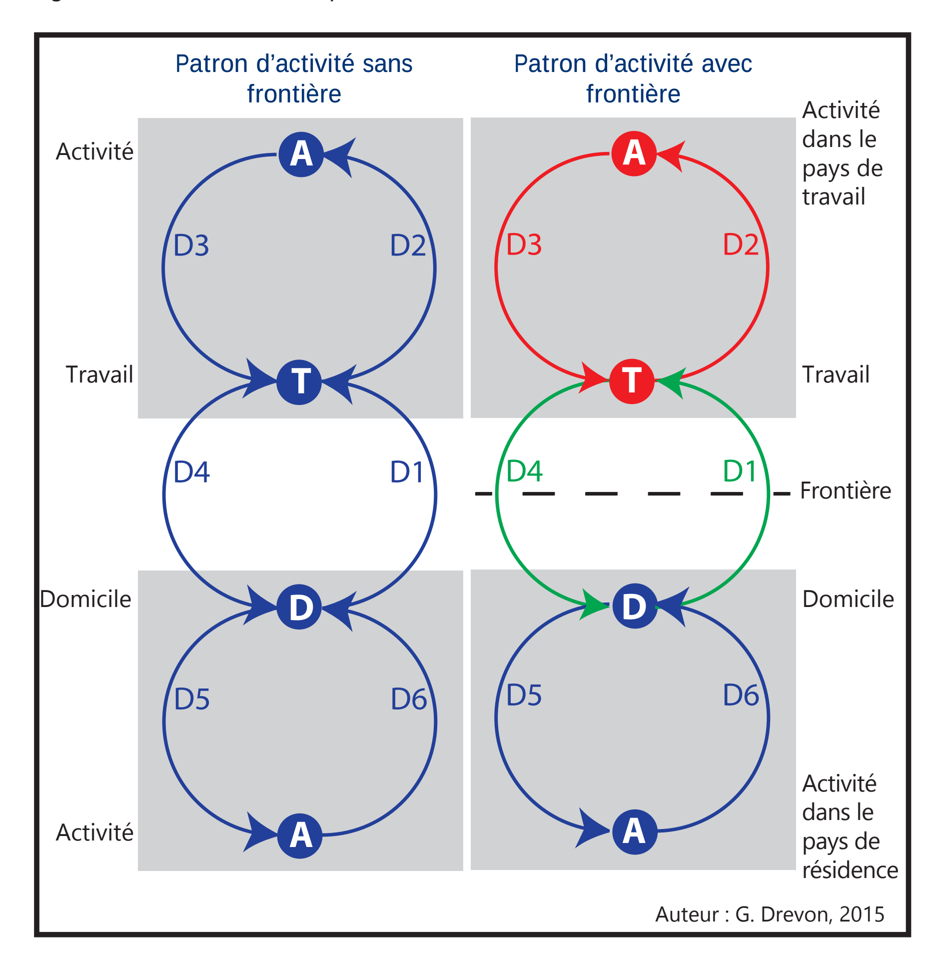
Les données utilisées pour l'analyse des pratiques spatialisées des frontaliers sont issues d'une enquête de mobilité quantitative portant sur un échantillon représentatif (n = 7 235) de l'ensemble

des travailleurs frontaliers en 2010. L'objectif de l'analyse est de comprendre les rythmes de vie quotidiens des frontaliers au travers des modalités de déploiement des activités dans l'espace (espace métropolitain transfrontalier luxembourgeois) et au sein de la conjoncture espace-temps du quotidien. Cette méthode combine l'analyse du nombre, de la succession et de la localisation des activités. Elle associe, en outre, des techniques issues de l'analyse spatiale et des statistiques multivariées et explicatives.

Bien que le concept de mobilité privilégie le déplacement comme unité de mesure et d'analyse, l'approche par les activités a permis de combler certaines lacunes théoriques (Jones, 1977, 1983). Elle prend sa source dans les concepts développés au sein de l'École de Lund: l'approche de la *time geography*. L'organisation et la succession des activités dans le temps et l'espace produisent des enchaînements qui correspondent à des patrons d'activités (Vilhelmson, 1999) communs à des groupes d'individus. Les patrons d'activités des frontaliers ont pu être reconstitués à partir des données de l'enquête Mobilité des frontaliers (Figure 5.1). Pour chaque déplacement, le lieu et l'heure de départ, le lieu et l'heure d'arrivée, la durée ainsi que le motif de chacun des déplacements ont été recensés. À partir de ces éléments et en exploitant les variables précédemment mentionnées, il a été possible de chaîner les activités et les déplacements quotidiens. L'objectif principal est d'analyser la longueur et l'agencement des patrons. Ainsi, la figure 5.1 correspond à la succession des activités réalisées par un frontalier. Cette démarche est reproduite pour tous les frontaliers afin de reconstituer leurs patrons d'activités, d'abord en ne tenant pas compte de la répartition des activités de part et d'autre de la frontière, puis en l'intégrant dans l'analyse dans un second temps.

Au-delà de l'organisation et de la succession des activités, rendues intelligibles par les patrons, l'approche de la mobilité par les activités tient également compte de leur localisation. L'ensemble

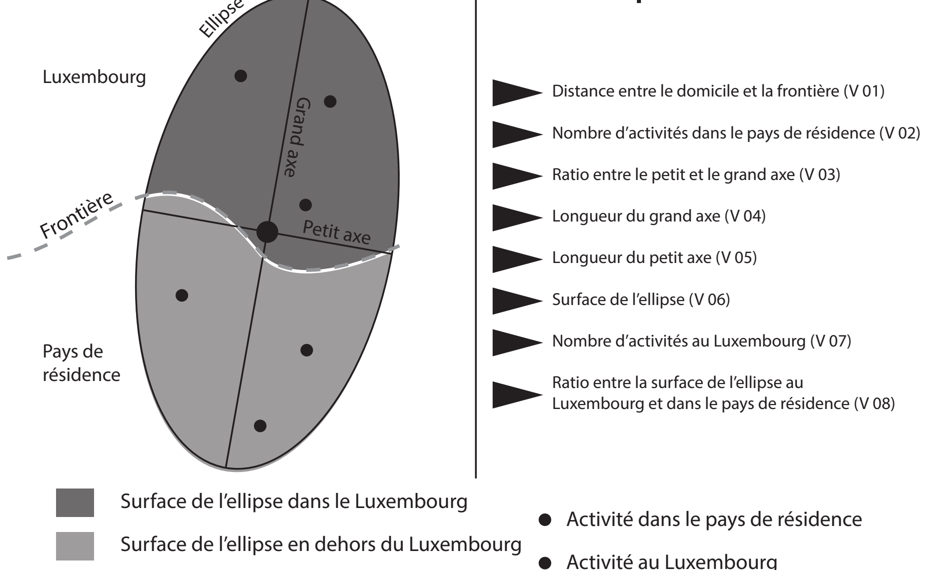
Figure 5.1 - Structuration des patrons d'activités



des lieux fréquentés par un individu forme un espace d'activités caractérisé par trois facteurs: la localisation du domicile; celle des activités régulières; les déplacements entre les lieux fréquentés par l'individu (Golledge, Stimson, 1997; Schönfelder, Axhausen, 2010). La durée d'activité peut également être prise en considération, constituant alors un quatrième facteur permettant de pondérer le lieu d'activité. Pour analyser les espaces d'activité des

frontaliers, la technique des ellipses de variabilité apparaît comme la plus pertinente. Elle permet de caractériser et de synthétiser la répartition des lieux d'activité dans l'espace (Cauvin *et al.*, 2008). Pour chaque individu enquêté, les activités sont représentées d'abord graphiquement, sous la forme d'un semis de points. Ce dernier peut être analysé au moyen d'une ellipse standard (Figure 5.2) et de ses indicateurs dérivés : le centre de gravité de l'ellipse ; la longueur du grand et du petit axe ; la surface de l'ellipse. L'ensemble de ces paramètres permet de résumer la dispersion et la distribution spatiale des activités (Pumain, Saint-Julien, 2010). Dans le contexte transfrontalier de cette recherche, la prise en considération de la frontière est incontournable. Par son ajout, quatre variables supplémentaires peuvent être créées : surface de l'ellipse respectivement dans et en dehors du Luxembourg ; nombre d'activités de part et d'autre de la frontière.

Figure 5.2 - Ellipse de variabilité et variables spatiales



L'analyse centrographique présentée précédemment permet donc de prendre en considération neuf variables continues. Cette masse d'informations doit être réduite afin de faciliter leur prise en compte et leur interprétation. La méthode la mieux adaptée pour ce type de recherche est l'analyse en composantes principales ou ACP, qui permet de condenser et de résumer les informations statistiques (leur dispersion, au sens statistique du terme) (Rey *et al.*, 1977 ; Bavoux, Chapelon, 2014). Dans notre cas, il s'agit plus précisément de déterminer les corrélations entre les variables spatiales issues des ellipses de variabilité afin d'en dégager les principales composantes qui caractérisent la dispersion et la répartition des activités dans le bassin de vie des frontaliers. Une fois ces composantes déterminées, une classification ascendante hiérarchique ou CAH permet de créer des groupes de profils caractéristiques des espaces d'activités transfrontaliers (Bavoux, Chapelon, 2014).

Pour dépasser la simple description des comportements, il est nécessaire d'en comprendre les déterminants. Les groupes de frontaliers constitués à partir d'une classification donnent un aperçu des différents comportements de mobilité quotidienne des intéressés. Leur compréhension requiert un approfondissement de l'analyse pour déterminer quels facteurs favorisent l'adoption d'un comportement en particulier. À cette fin, la méthodologie propose de s'appuyer sur un modèle de régression multinomiale dont l'objectif est de comprendre l'effet d'autres variables individuelles sur les différents profils identifiés (Lebart *et al.*, 2006). Cette technique permet non seulement de comprendre l'effet d'un ensemble de variables explicatives dans un modèle probabiliste unique (Hosmer Jr, Lemeshow, 2004), mais aussi de prendre en compte les variables qui présentent plus de deux modalités. En considérant les différents profils spatiaux comme la variable à expliquer et en confrontant celle-ci aux variables sociodémographiques, la régression facilite la compréhension des déterminants des différents groupes identifiés. Les résultats reprennent

successivement les apports méthodologiques complémentaires évoqués et se fondent sur **cinq hypothèses de travail**.

Les analyses s'appuient sur **cinq domaines** déclinés à partir des hypothèses générales et secondaires. **Les deux premiers domaines** concernent la longueur des patrons de déplacement et l'enchaînement des activités de part et d'autre de la frontière. **Le troisième domaine** d'hypothèse correspond à la localisation et à la dispersion des activités. **Le quatrième** aborde la nature des activités. **Le cinquième** concerne les routines spatiales. Nous proposons donc de formuler cinq hypothèses de travail à partir de ces domaines :

- **Longueur des patrons d'activités :** les frontaliers ne réalisent globalement que peu d'activités au cours d'une journée type de travail (HPT.1).
- **Succession des activités selon le pays de travail et de résidence :** les frontaliers tendent à enchaîner plus d'activités dans leur pays de résidence (HPT.2).
- **Localisation et dispersion des activités :** les frontaliers présentent des espaces d'activité centrés sur leur lieu de résidence (HPT.3).
- **Nature des activités :** en dehors du domicile et du travail, les frontaliers réalisent plutôt des activités contraintes dans leur pays de résidence (HPT.4).
- **Routines spatiales :** les activités régulières montrent un fort ancrage des routines spatiales dans le pays de résidence (HPT.5).

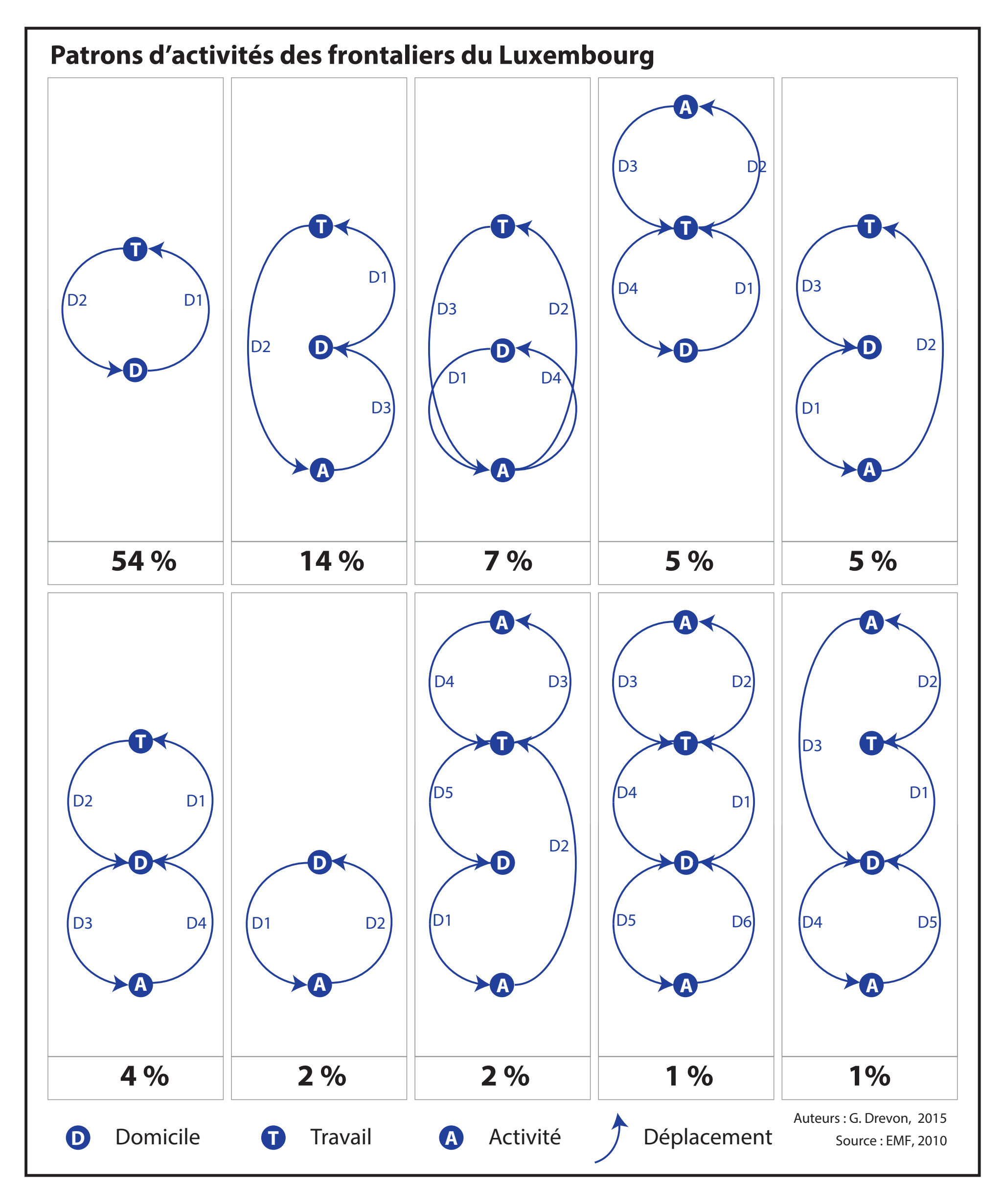
Les rythmes quotidiens des frontaliers

Les résultats des analyses quantitatives témoignent tout d'abord du rythme de vie quotidien des frontaliers. Le premier résultat est issu de l'analyse des patrons d'activités qui a permis

de construire une typologie selon, d'un côté, la succession des activités des travailleurs frontaliers (Figure 5.3) et, de l'autre, selon l'effectif et la localisation de celles-ci par rapport à la frontière (Figure 5.4). L'analyse permet de comprendre comment les frontaliers du Luxembourg organisent leurs activités à partir des lieux structurants domicile et travail. Les activités secondaires réalisées en dehors du domicile et du travail (A) correspondent à plusieurs motifs agrégés (loisirs, achats, dépose, service, démarche). La figure 5.3 détaille donc les dix patrons d'activités principaux, qui représentent 95 % de l'effectif. Près de 600 combinaisons de patrons différents ont été recensées. L'agrégation des différentes activités réalisées en dehors du domicile et du travail permet de mieux comprendre la répartition des frontaliers selon les types de patron. Le patron élémentaire domicile-travail-domicile représente la grande majorité des frontaliers avec 54 % des cas. Ce patron concerne les travailleurs frontaliers réalisant seulement deux déplacements par jour, le premier pour aller au travail et le second pour retourner au domicile. Ces frontaliers ne réalisent ainsi aucune autre activité durant la journée, cela s'expliquant entre autres par la réalisation de trajets relativement longs, tant en distance qu'en temps. Par ailleurs, 14 % des frontaliers réalisent une activité après le travail, 7 % avant et après et 5 % entre deux temps de travail, généralement au cours de la pause de mi-journée. La majorité des frontaliers (54 %) ne réalisent, on l'a dit, qu'un aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail. Toutefois, les 46 % de frontaliers réalisant au moins une activité en dehors du domicile et du travail présentent des patrons plus diversifiés et plus complexes.

Le placement de la frontière dans les patrons d'activités (Figure 5.4) permet de déterminer comment les travailleurs frontaliers répartissent de manière plus globale leurs activités de part et d'autre de la frontière. En intégrant l'effectif dans l'analyse, la construction de la figure 5.4 offre également

Figure 5.3 - Une prépondérance du schéma domicile-travail-domicile



la possibilité de rendre compte de l'ampleur des flux de déplacement associés aux activités. Bien que les navettes domicile-travail demeurent largement structurantes, l'articulation des autres activités par rapport à celles-ci témoignent de la complexité des schémas d'activités quotidiens. Les patrons se différencient par des longueurs variables, de deux à dix déplacements journaliers en vue de réaliser une à neuf activités. De toute évidence, le domicile et le lieu de travail structurent largement l'organisation des patrons. Afin de simplifier la représentation graphique, trois périodes ont été représentées : la période avant travail, la pause méridienne et la période après travail. Autour de l'axe structurant domicile-travail-domicile s'articulent des activités secondaires qui se répartissent de part et d'autre de la frontière. Dans la période avant travail, qui correspond généralement à la matinée, 108 000 frontaliers (83 %) se rendent directement de leur domicile à leur lieu de travail. Environ 15 % (19 500) réalisent au moins une activité dans leur pays de résidence avant d'aller travailler. Seule une petite partie d'entre eux (1,6 %) réalise une première activité hors travail au Luxembourg (2 100). Lors de la pause méridienne, près de 10 % des travailleurs frontaliers (12 600) réalisent une activité au Luxembourg, contre 0,2 % qui retournent dans le pays de résidence (300). Enfin, la troisième période, après le travail, voit une majorité des travailleurs frontaliers (73 %) retourner directement à leur domicile (94 700), pendant que 14 % d'entre eux réalisent une activité secondaire au Luxembourg et 11 % dans leur pays de résidence. On note une quasi-symétrie de la répartition des activités durant cette période de part et d'autre de la frontière. Cela témoigne de l'intérêt des frontaliers pour la réalisation de certaines activités au Luxembourg (17 700). Un nombre restreint de frontaliers (2 300) enchaînent des activités de chaque côté de la frontière avant de regagner leur domicile. Une fois rentrés chez eux, les frontaliers ne retournent que très rarement au Luxembourg (moins de 1 %).

Figure 5.4 - Des activités majoritairement réalisées dans le pays de résidence

Patrons d'activités de l'ensemble des frontaliers pour la période avant travail

2 600
2 100
300
108 000
500
17 300
19 500
1 600

Patrons d'activités de l'ensemble des frontaliers durant la pause méridienne

12 600
12 600
300
300

Patrons d'activités de l'ensemble des frontaliers pour la période après travail

17 700
15 900
500
2 300
94 700
14 600
8 800
25 700

Effectifs

5 000
25 000
100 000

Composants des patrons d'activités

Activité au Luxembourg
Déplacements au Luxembourg
Lieu de travail
Frontière
Déplacements transfrontalier
Lieu de résidence
Déplacements dans le pays de résidence
Activité dans le pays de résidence

Auteur : G. Drevon, O. Klein, 2012 Source : EMF, 2010, CEPS/INSTEAD

Pour 60 % des frontaliers, les horaires de travail sont imposés par l'employeur et pour 26 %, établis conjointement avec lui. Seuls 14 % des travailleurs frontaliers ont pu choisir leurs horaires de travail. Ainsi, ces actifs doivent organiser leurs activités en fonction de l'emprise du temps de travail relativement fixe dans la temporalité de la journée. Ces activités

s'organisent et se différencient selon les trois périodes de temps hors travail et hors domicile (avant travail, pause méridienne, après travail). Ainsi, 50 % des activités accomplies avant de se rendre sur son lieu de travail (matin) sont consacrées à la dépose, et 9 % à une activité d'achat (Figure 5.5). 92 % des activités localisées dans le pays de résidence sont également consacrées à la dépose. La pause méridienne est logiquement caractérisée par l'activité de déjeuner en dehors du travail et du domicile, réalisée au Luxembourg (60 %). Après le travail, on observe que parmi les activités réalisées au Luxembourg, celles liées aux déplacements dans le cadre du travail représentent 45 %, accompagnées de l'activité restauration en dehors du lieu de travail ou du domicile (20 %). Parmi celles réalisées dans le pays de résidence, la dépose représente 50 % suivie du shopping (10 %). Ces résultats font apparaître une différenciation des activités selon la période de la journée. Le matin est consacré à la dépose au Luxembourg et dans le pays de résidence, le midi au déjeuner au Luxembourg. L'après travail est moins clivant avec une répartition plus équilibrée entre le pays de travail et les pays de résidence.

Si l'on se réfère à la classification des activités, on constate qu'au-delà de la répartition spatiale, les frontaliers réalisent principalement des activités contraintes en dehors de leur domicile et de leur lieu de travail (dépose, restauration, achat). Ces résultats restent à nuancer, les activités de restauration ou d'achat sont aussi choisies et renvoient à des temps de délassement et de sociabilité. Nous entendons comme contraintes les activités liées à la dépose qui correspondent le plus souvent à un enfant à l'école, et la restauration qui satisfait les besoins physiologiques sinon sociaux des individus. Enfin, les achats peuvent être consacrés à la subsistance du ménage donc contraints. Au-delà de ces premières observations, force est de constater le peu de place laissé aux loisirs.

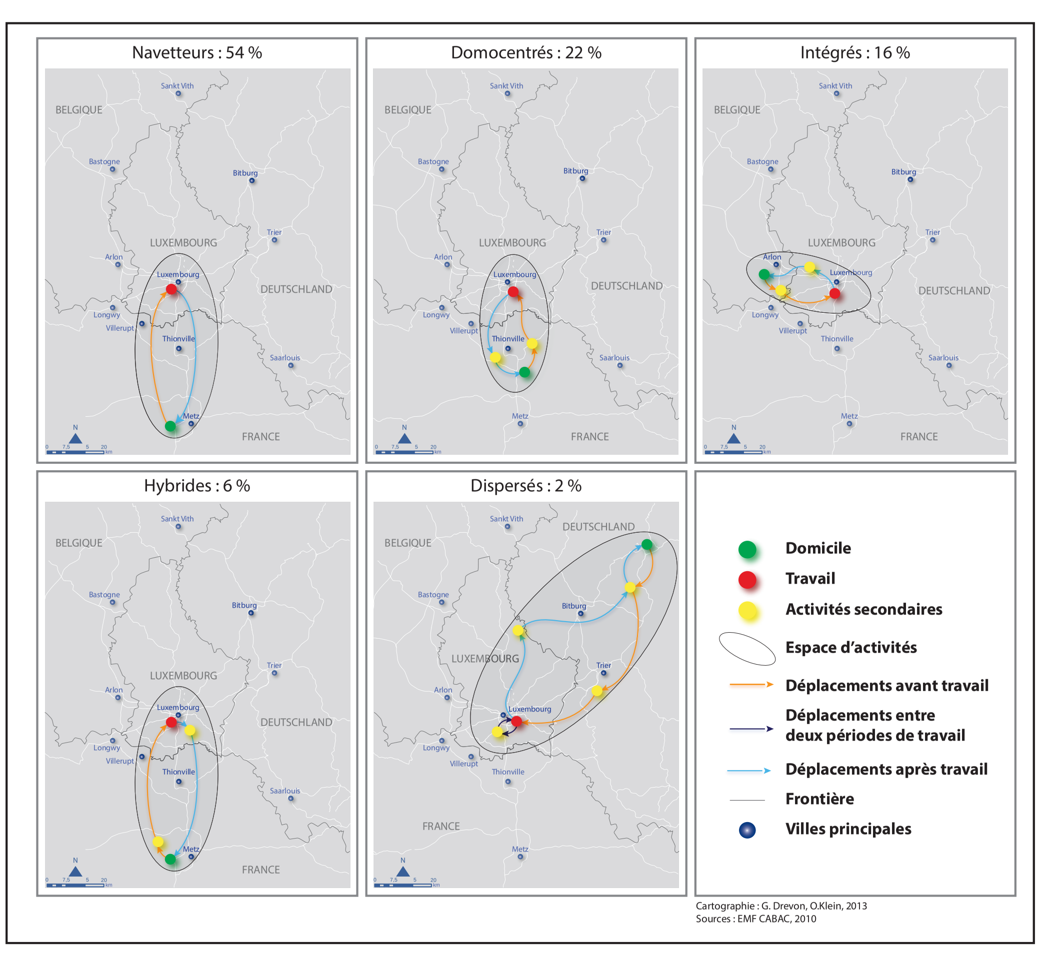
La mesure des espaces d'activités permet de comprendre la dispersion et la réparation des activités quotidiennes.

Figure 5.5 - Répartition des activités : avant travail, entre midi et deux, et après travail

Auteur : G. Drevon, 2013 Source : EMF, 2010

Les analyses s'appuient sur les variables dégagées à partir des ellipses standard de variabilité, à l'aide d'une ACP puis d'une CAH. Elles donnent une bonne indication au sujet des caractéristiques des espaces d'activités de chacun des frontaliers enquêtés. Les résultats permettent de dégager *cinq profils types* (Figure 5.6) qui comprennent les frontaliers réalisant seulement un aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail. Les *navetteurs* représentent 54 % de l'effectif global, avec un profil spatial composé de frontaliers qui se déplacent seulement deux fois dans la journée : la première pour aller au travail et la seconde pour revenir au domicile. Les frontaliers *domocentrés* représentent le second groupe de l'effectif (22 %). Ce profil de frontaliers possède un espace d'activités plus concentré dans le pays de résidence. Pour ces derniers, les activités secondaires s'accomplissent principalement autour du domicile. Les *intégrés* constituent le troisième groupe et représentent 16 % de l'effectif des frontaliers. Ce profil de frontaliers possède différentes caractéristiques illustrées par son ellipse standard. La première concerne le centre de gravité de l'ellipse qui est dans la plupart des cas localisé à l'intérieur du Luxembourg. La seconde caractéristique est relative au nombre d'activités de part et d'autre de la frontière. Pour ce groupe, un plus grand nombre d'activités secondaires est réalisé au Luxembourg. Ces frontaliers résident en général à proximité de la frontière, et leurs espaces d'activités sont largement inclus dans le Luxembourg, avec un rapport de surface entre ellipse dans le Luxembourg et hors du Luxembourg important. Les frontaliers *hybrides* qui constituent le quatrième groupe (6 %) se caractérisent par un domicile relativement éloigné de la frontière. Le centre moyen de l'ellipse est en général localisé hors du Luxembourg, et leurs activités sont peu éloignées les unes des autres. Enfin, les frontaliers *dispersés* représentent 2 % de l'effectif. Ils se distinguent par de grandes distances entre le domicile et le travail. Cette catégorie de frontaliers réalise de nombreuses activités et possède un espace d'activités éclaté.

Figure 5.6 - Profils spatiaux des frontaliers du Luxembourg



Il s'agit à présent de comprendre quels sont les déterminants sociodémographiques et les configurations de mobilité associés aux différents profils types (variable à expliquer). Le modèle de régression multinomiale s'appuie sur cinq variables explicatives (Figure 5.7) : l'âge, le genre, la catégorie socioprofessionnelle, le mode de transport principalement utilisé et le temps de déplacement domicile-travail. Le profil *navetteur* (54 %) est retenu comme modalité de référence de la variable à expliquer. En effet, il apparaît comme le profil dominant et correspond au patron structurant (D-T-D) commun à l'ensemble des actifs. La régression doit permettre d'approfondir la compréhension de l'articulation des activités secondaires qui caractérisent les autres profils spatiaux (*domocentrés*, *intégrés*, *hybrides*, *dispersés*). Le profil navetteurs est utilisé comme une référence (la plus importante) à laquelle sont confrontés les autres profils à partir des variables explicatives en les intégrant dans un modèle de régression unique. Cette technique permet de mesurer la probabilité d'adopter l'un ou l'autre de ces comportements spatiaux en fonction des caractéristiques sociodémographiques et des configurations de mobilité des individus.

Comme le suggèrent les résultats présentés dans la figure 5.7, les modalités des variables explicatives influencent les comportements spatiaux de manière contrastée. Elles agissent spécifiquement sur certains des profils, et ce à différents niveaux. Les frontaliers qui s'inscrivent dans le profil domocentré présenteraient une forte propension à être âgés de moins de 35 ans et, dans une moindre mesure, à se situer dans la tranche d'âge des 30 à 50 ans. Il s'agirait d'ailleurs plutôt de femmes avec au moins un enfant. Elles tendraient à choisir la voiture comme mode de déplacement privilégié. La distance temps domicile-travail serait relativement peu discriminante dans la mesure où elle apparaît significative dans ses deux modalités (moins de 30 minutes et entre 30 et 60 minutes). Dans le cas du profil intégré, l'âge est relativement peu significatif. Toutefois, le fait d'être âgé de moins de 35 ans pourrait amener les personnes concernées à réaliser davantage d'activités au

Luxembourg. Être une femme semblerait également expliquer l'adoption d'un tel comportement. Les individus s'inscrivant dans la catégorie cadres présenteraient une propension plus importante à réaliser leurs activités au Luxembourg; cette observation vaut également pour les employés. La distance temps domicile-travail est également peu discriminante. À l'instar du profil domocentré, elle est également significative pour les deux modalités de la variable. Le profil hybride est moins marqué par l'âge ou par le genre. Le fait d'avoir au moins un enfant augmenterait la propension à se situer dans ce profil. S'inscrire dans les catégories cadres et professions intellectuelles augmenterait la probabilité d'adopter un comportement spatial hybride, avec une répartition des activités quotidiennes plutôt équilibrée entre les pays de résidence et de travail. Seules les variables enfants et CSP semblent influencer, mais faiblement, le profil dispersé. Cette faible significativité suggère toutefois que les enfants augmentent la propension à présenter un comportement spatial plutôt dispersé.

Le modèle de régression apporte des éléments de compréhension et plus particulièrement au niveau du profil domocentré: ce comportement constitue l'un des résultats importants. Présenter le comportement domocentré pourrait être l'apanage des femmes ou des hommes parents d'au moins un enfant. Ces personnes utiliseraient la voiture pour la plupart de leurs déplacements. Ce résultat pourrait suggérer l'importance des activités contraintes liées à la gestion du ménage, ce qui corroborerait les observations précédentes montrant l'importance de ces activités dans les programmes d'activités quotidiens. La réalisation de ces activités plutôt contraintes pourrait donc pousser les frontaliers à se rapprocher de leur domicile pour les activités quotidiennes.

Plusieurs résultats ressortent de manière saillante des analyses. Premièrement, les patrons d'activités suggèrent que pour une partie d'entre eux les frontaliers réalisent globalement peu d'activités en dehors du domicile et du travail. Les patrons montrent également la prégnance de programmes complexes

Figure 5.7 - Significativité des caractéristiques sociodémographiques et économiques des modes de vie spatialisés des frontaliers

	Profils spatiaux de frontaliers							
	Domocentrés		Intégrés		Hybrides		Dispersés	
	Sig	Exp(B)	Sig	Exp(B)	Sig	Exp(B)	Sig	Exp(B)
Âge								
Moins de 35 ans	***	1,895	**	1,401				
35 à 50 ans	**	1,432						
50 ans et plus (Ref)								
Genre								
Femme	***	2,119	***	1,483				
Homme (Ref)								
Enfants								
Au moins un enfant	***	2,114			***	1,804	**	1,626
Aucun enfant (Ref)								
CSP								
Cadres et professions intellectuelles			***	0,705	***	0,608		
Employés			***	0,412	***	0,382	**	0,585
Professions intermédiaires (Ref)								
Mode principal								
Voiture	***	1,778			***	3,444		
Bus					*	2,218		
Train (Ref)								
Temps de déplacement D-T								
Moins de 30 minutes	***	1,955	***	2,019				
30 à 60 minutes	***	1,459	***	1,759	***	0,325		
Plus de 60 minutes (Ref)								
Constante	***		***		***		***	

Pseudo R-deux	
Nagelkerke	0,132
McFadden	0,054

Seuils de significativité	
1%	***
5%	**
10%	*

Auteurs : G. Drevon, 2015

d'activités que suggèrent des rythmes de vie soutenus et marqués par des distances à parcourir importantes. L'analyse des patrons révèle des schémas d'activités quotidiens qui comptent jusqu'à 22 activités successives au cours d'une journée. La nature des activités réalisées en dehors du domicile et du travail montre que les frontaliers réalisent plutôt des activités contraintes. L'analyse des espaces d'activités quotidiens des frontaliers a permis de dégager cinq profils spatiaux. Bien que la grande majorité des frontaliers ne réalisent qu'un aller-retour entre le domicile et le travail ou présentent un fort ancrage résidentiel (profil domocentré), une part relativement importante de frontaliers est spatialement intégrée au Luxembourg. Cette tendance ne diffère pas selon le pays de résidence des frontaliers. Les Français, les Belges et les Allemands présentent une équirépartition des effectifs selon les cinq profils spatiaux. Le profil spatial semble, en revanche, être influencé par les caractéristiques sociodémographiques des individus. Ainsi, un actif frontalier vivant en couple avec des enfants aura davantage tendance à s'ancrer dans la proximité du domicile. Les programmes d'activités limités et consacrés à des activités plutôt contraintes pourraient traduire les implications de la composition du ménage et des longs déplacements domicile-travail sur les comportements observés, cela dans la limite des données disponibles. Un rythme de vie soutenu, marqué par les longs déplacements domicile-travail et la gestion de la vie familiale, tendrait à favoriser le repli, notamment sur le domicile.

Cela dit, une distance domicile-travail importante est-elle l'apanage des seuls frontaliers du Luxembourg, qui justifierait, en quelque sorte, à lui seul un repli sur le domicile ? Ne pourrait-on pas observer, dans une configuration spatiale similaire, des rythmes de vie et des comportements spatiaux équivalents au sein d'autres espaces métropolitains dépourvus de frontières, dès lors que la distance domicile-travail et le budget temps de transport sont comparables ? Ce questionnement fonde et justifie une démarche de comparaison des comportements spatiaux de deux

populations qui se déplacent dans des configurations spatiales similaires – en dehors de la présence d'une frontière étatique au sein du bassin de vie de l'une des deux populations – et qui partagent les mêmes profils sociodémographiques. Il s'agit ici de comparer deux faisceaux de mobilité. Le premier est frontalier et le second ne l'est pas.

Chapitre 6 | Analyse comparée des rythmes de vie quotidiens

La démonstration propose de déployer l’analyse à un second terrain dans l’objectif de conforter les résultats obtenus précédemment. Elle s’appuie sur la comparaison de deux espaces métropolitains qui présentent des configurations spatiales similaires. Le premier terrain demeure l’espace métropolitain transfrontalier du Luxembourg qui est marqué par une frontière étatique et le second est l’espace métropolitain grenoblois. Ces deux espaces s’inscrivent dans un modèle métropolitain régional monocentrique. Le protocole de comparaison s’appuie sur la sélection de deux faisceaux de mobilité où se déplacent des populations qui partagent des caractéristiques sociodémographiques communes dans des configurations spatiales similaires. La grille de lecture des rythmes élaborée précédemment sera appliquée conjointement à un échantillon résidant dans l’agglomération thionvilloise d’une part et d’autre part à un échantillon qui réside dans l’agglomération de Voiron à proximité de Grenoble. L’analyse comparée permet de mettre en perspective les implications d’un rythme de vie soutenu et de longs déplacements domicile-travail sur les comportements spatiaux.

Cadre expérimental de la comparaison

Le cadre expérimental est primordial dans la démarche de comparaison. Dans notre cas, il s'agit d'identifier des terrains qui présentent des configurations spatiales similaires et au sein desquels se déplacent des populations qui partagent des caractéristiques sociodémographiques équivalentes. La comparabilité est alors abordée à partir de critères principalement spatio-fonctionnels, sociodémographiques et temporels. Cette grille de comparaison est d'abord appliquée aux deux faisceaux de mobilité, puis aux populations sélectionnées.

Les faisceaux de mobilité sont construits à partir des lieux structurants (domicile et lieu de travail) des populations de frontaliers et d'actifs non frontaliers. Les agglomérations de résidence et de travail sont déterminées à partir d'une méthodologie de délimitation morphologique en fonction du bâti (Tannier *et al.*, 2011). Au sein de chacun des faisceaux, les agglomérations résidentielles et de travail se situent à des distances équivalentes. Cette configuration permet de se focaliser sur un groupe d'individus qui résident et travaillent dans les mêmes agglomérations et qui partagent des temps de déplacement domicile-travail similaires.

La notion de faisceau correspond à un ensemble d'éléments allongés, liés ensemble dans le sens de la longueur. Elle renvoie également à un ensemble cohérent qui concourt au même résultat. Dans le cadre de l'étude des rythmes de vie d'actifs, le faisceau illustre les déplacements quotidiens d'une population, entre le domicile localisé dans une centralité secondaire et le lieu de travail situé dans la centralité principale, le sens commun étant le motif travail. À l'inverse, le second sens commun du faisceau renvoie au retour au domicile qui constitue le second motif de déplacement de la population. L'espace métropolitain transfrontalier du Luxembourg correspond au modèle métropolitain monocentrique ou unipolaire (Le Néchet, 2015 ; Sohn, Walther, 2009) transfrontalier (Figure 6.1). L'agglomération de Luxembourg

Figure 6.1 - Modèles métropolitains monocentriques

1. Type métropolitain monocentrique transfrontalier (Espace métropolitain luxembourgeois)

Espace métropolitain
CP Centralité principale
CS Centralité secondaire
Flux domicile-travail
Frontière
CS
CP
Faisceau de mobilité

2. Type métropolitain monocentrique (Espace métropolitain grenoblois)

Espace métropolitain
CP Centralité principale
CS Centralité secondaire
Flux domicile-travail
CS
CP
Faisceau de mobilité

Auteur : G. Drevon, 2014

polarise, en effet, les flux de frontaliers résidant dans les centralités urbaines périphériques au-delà de la frontière luxembourgeoise. L'espace métropolitain grenoblois correspond également au modèle monocentrique. Entre les centralités secondaires et les centres urbains principaux, les populations de frontaliers et d'actifs non frontaliers se déplacent dans des faisceaux (Bavoux, Chapelon, 2014) de mobilité. Aux extrémités de ces faisceaux se situent les centralités secondaires (agglomérations morphologiques de résidence) et les centralités principales (agglomérations morphologiques de travail). Les déplacements domicile-travail constituent l'élément structurant du faisceau à partir duquel s'articulent les autres déplacements et activités quotidiennes.

La construction des faisceaux de mobilité s'appuie principalement sur les flux de navetteurs qui résident dans une centralité secondaire d'un espace métropolitain monocentrique et travaillent dans la centralité principale. Les critères de comparabilité entre les faisceaux de mobilité transfrontaliers et non frontaliers sont principalement

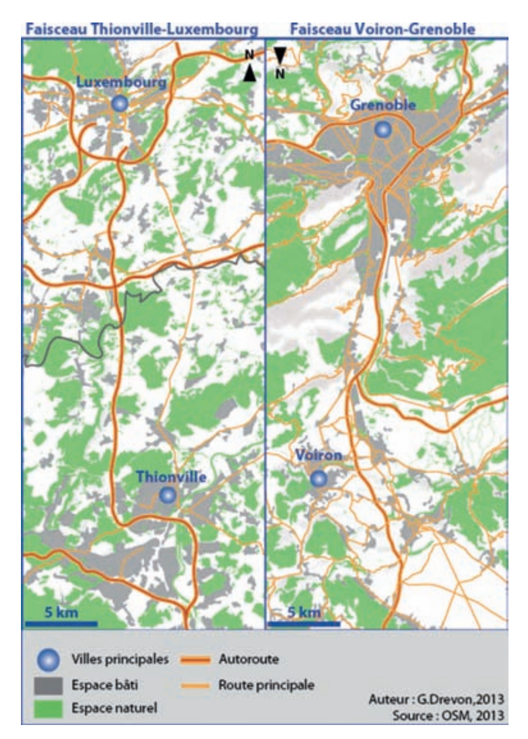
d'ordre spatio-fonctionnel, sociodémographique et temporel. Selon l'approche comparative qui vise à confirmer la prégnance de comportements spatiaux équivalents, les faisceaux doivent être dotés de caractéristiques similaires au regard de six critères :

- La **configuration spatiale** regroupe quatre éléments. Premièrement, la logique centre périphérie qui comprend une centralité principale polarisant les flux de l'aire métropolitaine et une centralité périphérique émettant des flux vers la centralité principale. Deuxièmement, la distance entre les agglomérations morphologiques de résidence et de travail doit être équivalente et permettre à un individu d'effectuer un aller-retour entre son domicile et son lieu de travail et de réaliser ses autres activités secondaires au cours d'une journée type. Troisièmement, l'armature urbaine entre les agglomérations morphologiques de résidence et de travail doit être marquée par une discontinuité qui les distingue spatialement. Quatrièmement, les axes de communication qui constituent les vecteurs de déplacement des individus doivent être équivalents d'un faisceau à l'autre (route, autoroute, chemin de fer).
- L'**offre de transport et l'accessibilité** constituent le second critère. L'offre de transport doit nécessairement être équivalente sur le terrain transfrontalier et sur le terrain non frontalier (bus, train, etc.). L'accessibilité, qui correspond au temps de déplacement entre les agglomérations de résidence et de travail, doit être similaire. Une équivalence est également requise au niveau des flux de véhicules qui empruntent les infrastructures routières et qui peuvent témoigner de l'engorgement des routes.
- Le **nombre d'aménités** qui renvoient aux activités quotidiennes (commerces et services, équipements scolaires et de loisirs) doivent également présenter des similitudes au niveau des agglomérations de résidence.
- Les **caractéristiques sociodémographiques** des populations qui se déplacent au sein des faisceaux doivent être similaires ainsi que leurs effectifs.

- Les **budgets temps libre et temps contraint** des populations qui se déplacent au sein des faisceaux doivent être similaires afin que puisse être vérifiée l'hypothèse des tensions liées aux pressions temporelles.
- Les **données à disposition** pour l'analyse des comportements spatiaux sont primordiales. Elles doivent être standardisées et donc comparables sur des terrains différents.

Les *espaces métropolitains* dans lesquels se situent les faisceaux de mobilité sélectionnés apparaissent relativement peu comparables de prime abord. Mais les *faisceaux* eux-mêmes présentent *a priori* des similitudes importantes au niveau de la configuration spatiale : le faisceau Thionville-Luxembourg (faisceau transfrontalier) et le faisceau Voiron-Grenoble (faisceau non frontalier) (Figure 6.2).

Figure 6.2 - Carte des faisceaux de mobilité

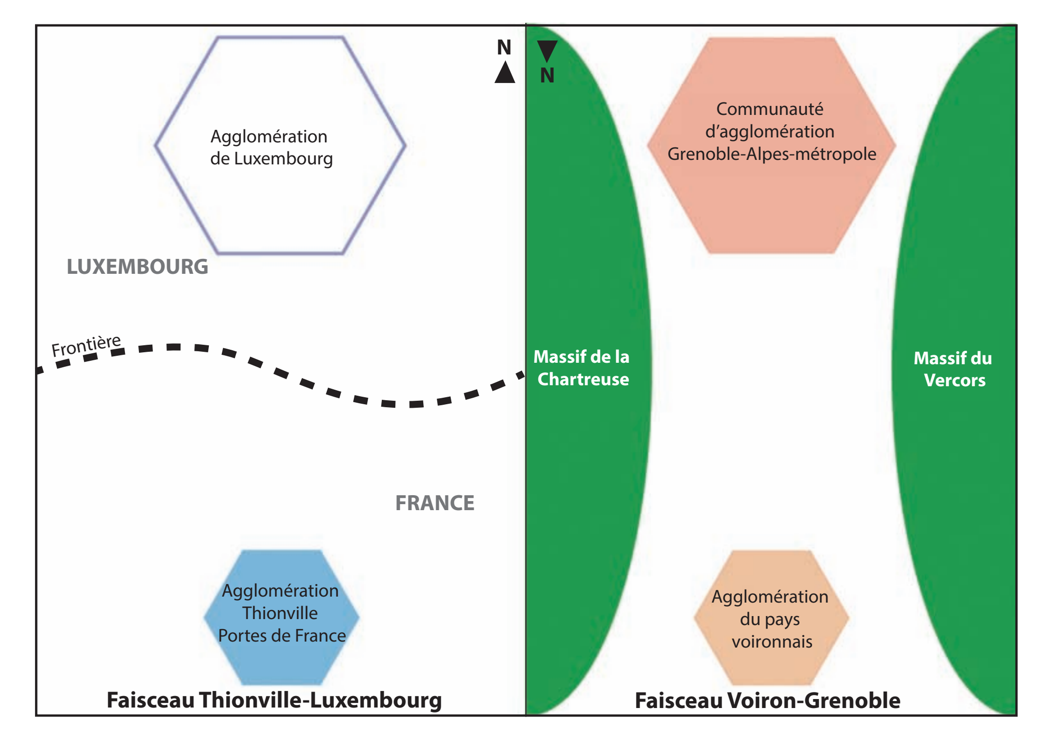


Il s'agit maintenant d'évaluer le degré de compatibilité pour la comparaison de ces faisceaux. Tels qu'ils sont envisagés pour l'analyse comparée, ils possèdent deux caractéristiques spécifiques : le faisceau Thionville-Luxembourg est marqué par une frontière étatique ; le faisceau Voiron-Grenoble est enserré par des massifs montagneux.

Les villes principales situées aux extrémités des deux faisceaux sont des centres d'agglomération (Figure 6.3). Dans le faisceau transfrontalier, Thionville est la commune-centre de la communauté d'agglomération Portes de France. Cette agglomération, créée en 2004, se situe à proximité de la frontière luxembourgeoise et fédère treize communes. Luxembourg et son agglomération s'inscrivent dans un contexte particulier. Bien que d'un point de vue administratif trois niveaux institutionnels soient clairement identifiés – districts, cantons et communes –, le Grand-Duché de Luxembourg n'est pas doté d'organes de coopération intercommunales. Cependant l'unité urbaine principale du Luxembourg regroupe sept communes (Sohn, 2006). Parmi celles-ci, Luxembourg est la centralité principale. Le faisceau non frontalier Voiron-Grenoble comporte deux communautés d'agglomération faisant toutes deux partie du même bassin de vie. La première, la communauté d'agglomération du pays voironnais, a pour ville-centre Voiron. Créée en 2000, cette intercommunalité est composée aujourd'hui de 34 communes. Grenoble est la ville principale de la communauté d'agglomération Grenoble-Alpes-métropole. Cette agglomération se compose de 49 communes depuis le 1er janvier 2015 et bénéficie du statut de métropole.

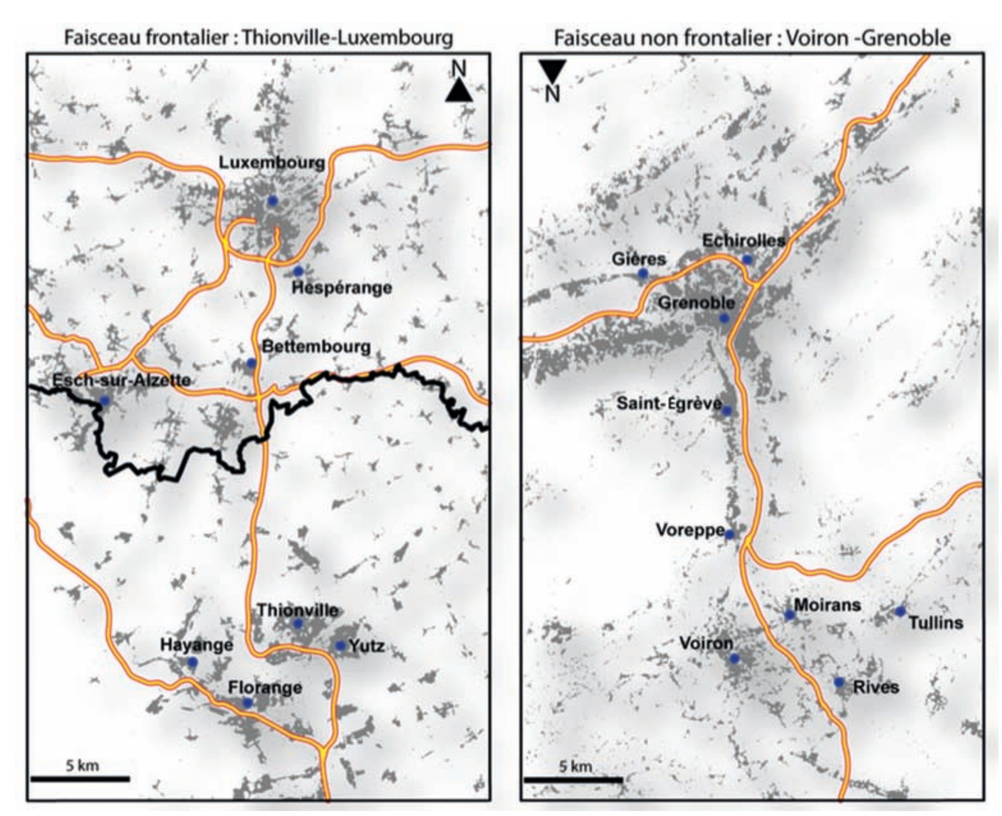
Les faisceaux envisagés pour l'analyse présentent des étendues spatiales similaires (Figure 6.4). Les pôles urbains secondaires (Thionville et Voiron) et les pôles urbains principaux (Luxembourg et Grenoble) se situent dans une logique centre-périphérie et sont séparés par des distances comparables, soit 26 km pour le faisceau non frontalier et 27 km pour le faisceau transfrontalier. Le temps d'accès est également comparable : 29 mn environ

Figure 6.3 - Cadrage institutionnel



sont nécessaires pour se rendre à Grenoble depuis Voiron, et 32 mn pour aller de Thionville à Luxembourg. Néanmoins les faisceaux se différencient sous certains aspects spatiaux. Tout d'abord, l'agglomération grenobloise est dotée d'un espace bâti qui s'étend sur une partie importante du faisceau. Toutefois, les agglomérations morphologiques ne sont pas jointes. Il est important de rappeler la particularité du faisceau Voiron-Grenoble qui est bordé par les massifs du Vercors et de la Chartreuse. Cette contrainte topographique influence largement la structuration de l'armature urbaine et des réseaux en contraignant ceux-ci dans le fond de vallée. Le faisceau Thionville-Luxembourg est caractérisé par un espace bâti moins important au niveau de l'agglomération luxembourgeoise. Contrairement à Voiron, Thionville possède un espace bâti plus étendu.

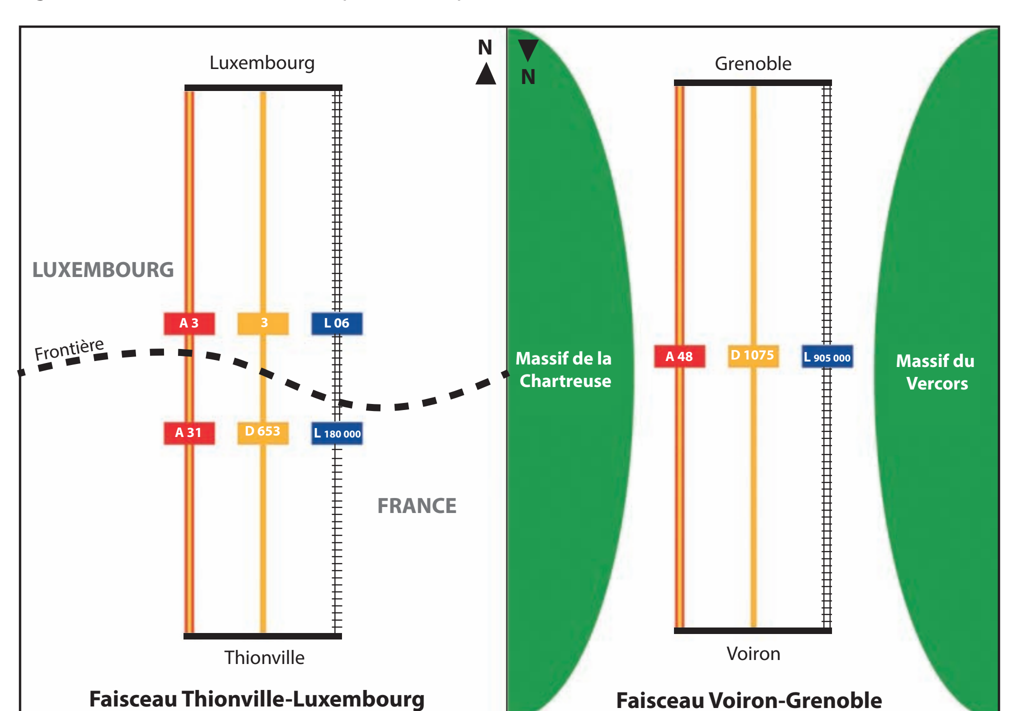
Figure 6.4 - Une configuration spatiale proche



Les infrastructures de communication implantées dans chacun des faisceaux présentent des similarités importantes (Figure 6.5). Au niveau des axes principaux, deux tronçons autoroutiers raccordent les polarités de chaque faisceau : A 48 entre Voiron et Grenoble et A 31 puis A 3 (après le passage de la frontière) entre Thionville et Luxembourg. Il faut noter ici que le tronçon autoroutier du faisceau non frontalier comporte une section à péage entre Voiron et Voreppe. Des réseaux secondaires s'ajoutent également au niveau de chaque faisceau. La départementale D 1075 constitue la principale alternative pour se rendre à Grenoble depuis Voiron en dehors de l'A 48. Dans le cas du faisceau transfrontalier, la départementale D 653 du côté français

et la route 3 au Luxembourg peuvent être empruntées pour rallier Luxembourg depuis Thionville. Des lignes de chemin de fer sont également présentes : la L 905 000 entre Voiron et Grenoble, et la L 180 000, puis la L 06 de Thionville à Luxembourg.

Figure 6.5 - Des réseaux de transport identiques



L'offre de transport collectif est similaire au niveau structurel (Figure 6.6). En effet, les deux faisceaux sont dotés d'une ligne de TER et d'une ligne de bus interurbaine. Toutefois, il existe une différence importante au niveau de la fréquence journalière. Sur la ligne 300 qui relie Thionville à Luxembourg, la fréquence des bus est moins importante (33/j.) que sur la LE 1 (50/j.) entre Voiron et Grenoble. Une différence existe également au niveau de l'offre de TER qui suit la même tendance : Voiron est desservi tous les jours par 10 trains de plus que Thionville (60/j. contre 51/j.).



Figure 6.6 - Une offre de transport différenciée

L'A 31 et l'A 48 sont des axes de communication très fréquentés ; car ils relient des pôles métropolitains européens. L'A 31 se situe dans l'axe Lyon-Amsterdam et l'A 48 dans le sillon alpin. Les données des comptages routiers permettent de mesurer la fréquentation de chaque axe. Au niveau du faisceau non frontalier, en 2011, environ 90 000 véhicules circulent chaque jour sur l'A 48 et 7 500 sur la départementale D 1075 entre Voiron et Grenoble. Au long de ces axes routiers, le nombre de véhicules varie en fonction des reports de trafic d'une route à l'autre. Ainsi, la D 1075 comptait jusqu'à 11 000 véhicules/j., notamment dans les derniers kilomètres à l'approche de Grenoble. La ligne de chemin de fer qui relie Voiron à Grenoble est fréquentée quotidiennement par 22 000 voyageurs. Pour le faisceau frontalier, en 2012, 82 000 véhicules en moyenne

empruntaient l'A 31 dans le secteur Thionville-Luxembourg. La départementale D 653 voit circuler 8 000 véhicules. Par ailleurs, 8 500 voyageurs empruntent quotidiennement la ligne TER-CFL.

Figure 6.7 - Des flux de déplacement similaires



Le nombre des aménités qui font l'objet des activités quotidiennes (commerces et services, équipements scolaires, culturels et de loisirs) est déséquilibré en faveur de l'agglomération morphologique de Thionville (n = 1020), car celle de Voiron n'en regroupe que 450. Ce différentiel s'explique en partie par une surface urbanisée plus étendue du côté de Thionville (+ 15 %) qu'à Voiron. La population résidente de Thionville est de 40 000 habitants

contre seulement 20 000 à Voiron. Cette configuration démographique explique également l'importante différence en termes de nombre d'aménités. Ce paramètre doit être pris en compte dans l'analyse des comportements spatiaux, car il peut expliquer le choix de localisation des activités entre les agglomérations de travail et de résidence.

Des données relatives à la mobilité des individus résidents sont disponibles pour les deux faisceaux. L'objectif principal des enquêtes standardisées de mobilité, du type enquête Ménages déplacements (EMD), est de recueillir une information fine et précise sur l'ensemble des déplacements (tous modes confondus) d'un échantillon représentatif de la population du territoire enquêté (une agglomération, une région urbaine, un département). Cette observation renseigne sur les pratiques et les habitudes de mobilité quotidienne des habitants (un jour donné de la semaine). L'exploitation de ces enquêtes permet d'obtenir une vision globale et cohérente des déplacements à l'échelle d'un territoire (CERTU, 1998), vision nécessaire à l'élaboration et à l'évaluation des politiques publiques de transport à l'échelle d'une agglomération ou d'un territoire ; en France, les lois encadrant les politiques urbaines et de déplacements ont rendu ces enquêtes obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. La méthode standard CERTU 3 a été conçue pour répondre aux besoins de représentativité de la population du territoire observé et pour rendre les résultats comparables d'une enquête à l'autre (tous les dix ans) et d'une agglomération à l'autre. Dans le cas des faisceaux Thionville-Luxembourg et Voiron-Grenoble, deux enquêtes de mobilité standard ont été réalisées. Il s'agit, d'un côté, de l'enquête Ménages déplacements (EMD) de la région urbaine grenobloise en 2010 et, de l'autre, de l'enquête Déplacements ville moyenne 4 (EDVM) de Thionville-Val-de-Fensch en 2013. Ces deux enquêtes constituent les bases de données principales concernant les pratiques et les comportements de mobilité. Bien que ces

enquêtes soient standardisées, elles divergent d'un point de vue méthodologique à trois niveaux. Tout d'abord s'agissant de la méthode de recueil des données, puisque dans le cas de l'EMD, la passation du questionnaire est réalisée en face à face, alors que le téléphone est utilisé pour l'EDVM. Ensuite concernant le protocole de l'EMD qui prévoit que lorsqu'un ménage est interrogé, tous les individus âgés de plus de cinq ans doivent renseigner leurs déplacements, alors que pour l'EDVM seule la personne de référence est invitée à répondre aux questions de la fiche déplacement. Enfin, du fait que le questionnaire de l'EMD est composé de quatre volets – fiche ménage, fiche individu, fiche déplacement, fiche trajet –, quand l'EDVM n'utilise que trois fiches – fiche ménage, fiche individu, fiche déplacement. Bien que l'EMD et l'EDVM diffèrent sur ces aspects méthodologiques, la standardisation du questionnaire permet une comparaison entre les deux enquêtes. Ces données sont regroupées selon trois thématiques principales (Figure 6.8) : profils sociodémographiques des individus (fiche individu), caractéristiques des ménages (fiche ménage) et comportements et pratiques de mobilité (fiche déplacement).

L'EMD de la région urbaine grenobloise et l'EDVM Thionville-Val-de-Fensch possèdent des caractéristiques propres à plusieurs niveaux. Premièrement, la localisation des faisceaux par rapport aux périmètres de ces enquêtes est différente. Pour le faisceau Thionville- Luxembourg, la centralité polarisante (Luxembourg) est localisée hors du périmètre de l'enquête. La principale particularité de l'EDVM est sa dimension transfrontalière. Ainsi celle-ci prend en compte les frontaliers du Luxembourg qui résident dans le périmètre de l'enquête. C'est pour cette raison que les localités luxembourgeoises sont également mobilisées dans le cadre du recensement des déplacements des individus. Les centralités polarisantes et périphériques du faisceau Voiron-Grenoble sont, quant à elles, incluses dans le périmètre de l'EMD.

Figure 6.8 - Des données de mobilité comparables

EMD Région urbaine grenobloise
Fiche ménage
Fiche individu
Fiche déplacement
Fiche trajet
EDVM Thionville-Val-de-Fensch
Fiche ménage
Fiche individu
Fiche déplacement

Caractéristiques du ménage
- Composition du ménage
- Équipement automobile
- Habitat

Profils sociodémographiques des individus
- Genre
- Âge
- CSP
- Niveau d'étude

Comportements et pratiques de mobilité
- Mode principal
- Motifs (activités)
- Lieux de départ et d'arrivée
- Heure de départ et d'arrivée
- Mode utilisé

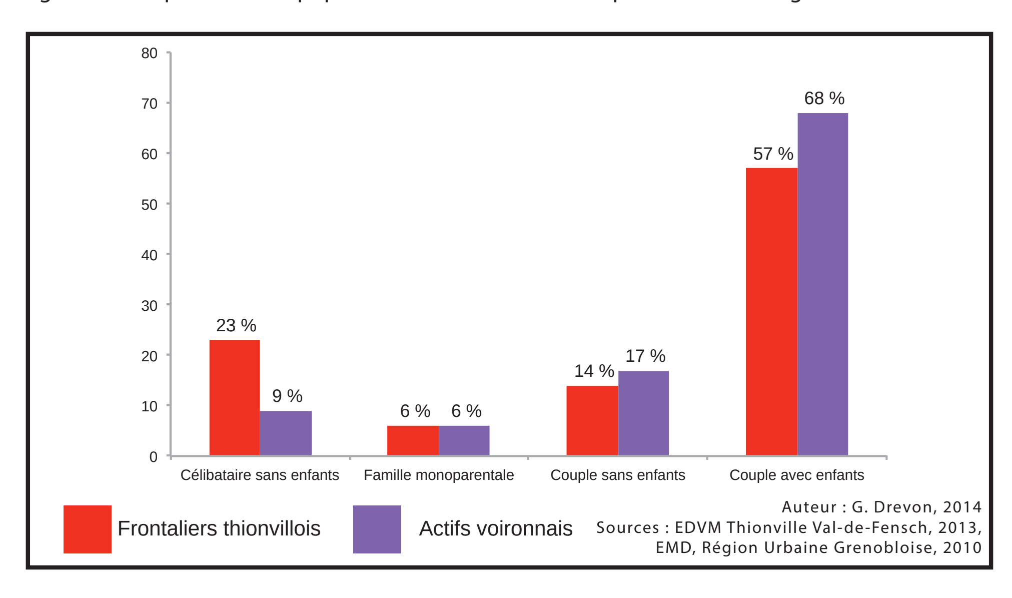
Auteur : G. Drevon, 2013

Configuration sociodémographique des populations résidentes des faisceaux

Pour chacun des faisceaux, il s'agit également de sélectionner les populations d'actifs frontaliers et non frontaliers qui seront utilisées pour l'analyse comparée. Comme pour les faisceaux, l'évaluation de la comparabilité permet de rendre compte des différences et des points communs entre la population de frontaliers thionvillois et celle d'actifs voironnais. Dans chacun des deux faisceaux, environ 7 500 frontaliers ou actifs non frontaliers résident dans les agglomérations morphologiques de Thionville ou de Voiron et travaillent dans celles de Luxembourg ou de Grenoble. L'effectif des navetteurs est équivalent dans les deux cas, mais il va s'agir de déterminer si leurs caractéristiques sociodémographiques respectives présentent ou non des similarités.

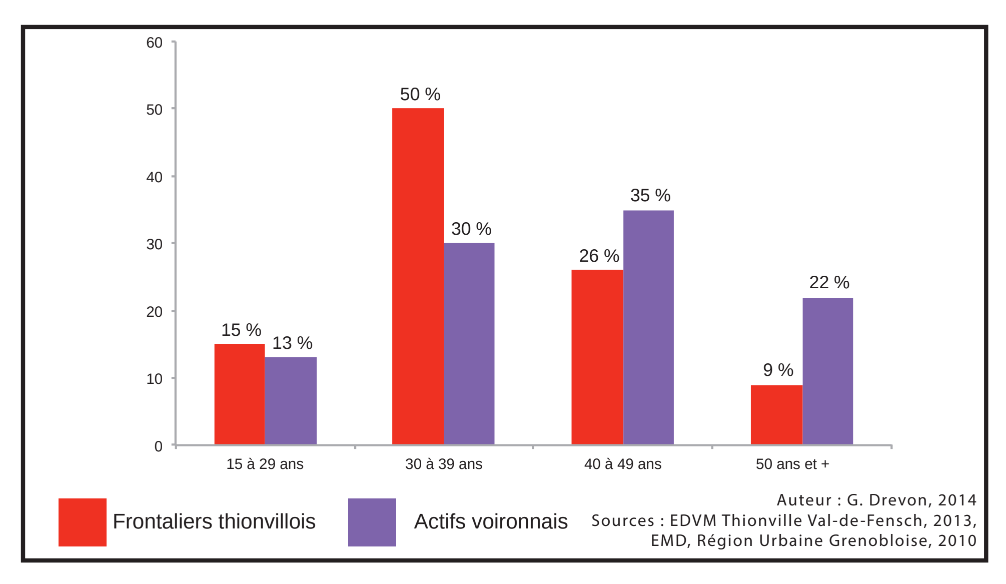
Les deux populations connaissent une répartition proche concernant la composition des ménages (Figure 6.9). Cependant, la part des célibataires sans enfant est plus importante chez les frontaliers (23 %) que chez les actifs voironnais (9 %). Dans le cas des familles monoparentales, la répartition est équivalente entre les deux populations (6 %). Les couples sans enfant représentent 14 % des frontaliers et 17 % des actifs voironnais ont une répartition relativement équivalente. La grande majorité des frontaliers thionvillois (57 %) et des actifs voironnais (68 %) vivent en couple avec des enfants. On note un écart de 11 points de pourcentage entre les deux populations. Quelques différences apparaissent donc dans la répartition des populations selon la composition du ménage, mais les frontaliers thionvillois et les actifs voironnais s'inscrivent globalement dans la même tendance : des individus vivant principalement en couple avec des enfants.


Figure 6.9 - Répartition des populations cibles selon la composition du ménage



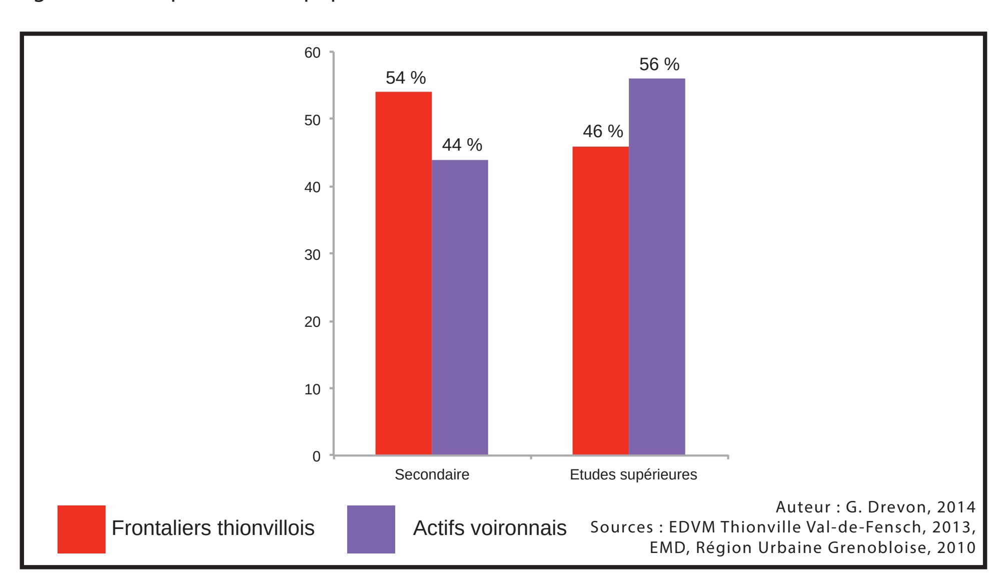
La répartition des individus selon les tranches d'âge (Figure 6.10) est plus hétérogène. Les frontaliers sont légèrement plus jeunes, avec une moyenne d'âge de 38 ans 6 mois contre 42 ans pour les actifs voironnais. La différence la plus forte s'observe pour la tranche d'âge des 30-40 ans qui représente 50 % de l'effectif chez les frontaliers et 30 % seulement chez les actifs voironnais. Ce déséquilibre se répercute logiquement sur les autres tranches d'âge. 35 % des actifs voironnais se situent dans la tranche d'âge des 40-50 ans contre seulement 26 % des frontaliers. Enfin, la tranche d'âge des 50 ans ne regroupe que 9 % des frontaliers contre 22 % des actifs voironnais. Bien que les moyennes d'âge des frontaliers et des actifs voironnais soient relativement proches, la répartition selon les tranches d'âge est donc plus contrastée. Ce résultat suggère que les frontaliers thionvillois et les actifs voironnais se situent à une étape de leur cycle de vie relativement décalée. Il faudra tenir compte de ce paramètre dans l'analyse des données.


Figure 6.10 - Répartition des populations cibles selon la classe d'âge



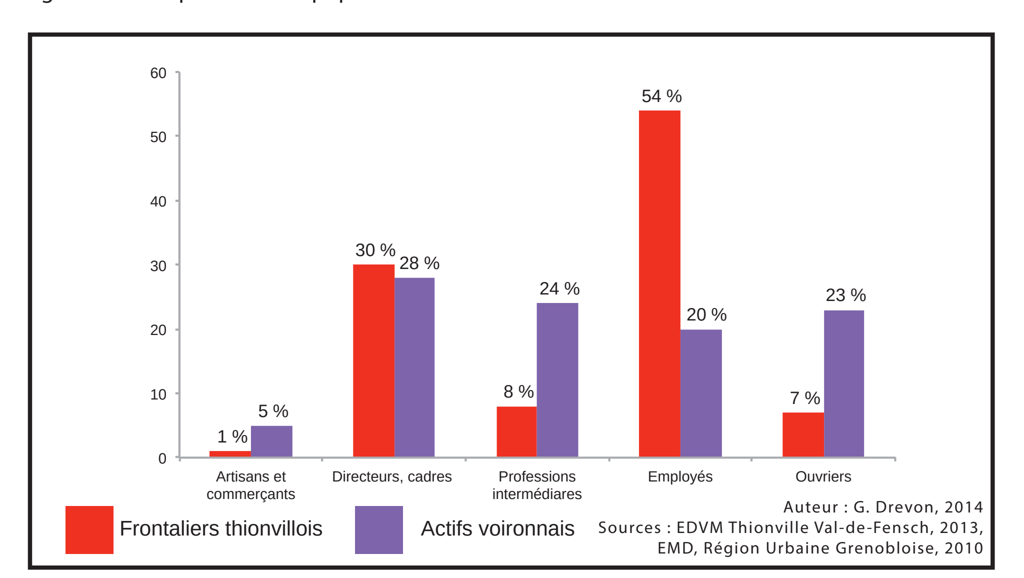
Le niveau d'études (Figure 6.11) est marqué par des différences relatives. Tout d'abord, les actifs voironnais sont globalement mieux qualifiés que les frontaliers. 56 % des actifs voironnais bénéficient d'un niveau d'études supérieur contre 46 % des frontaliers. Logiquement, la part des frontaliers ayant arrêté leurs études au niveau secondaire est de 54 %. Celle des actifs voironnais est de 44 %. Bien que les actifs voironnais soient dotés d'un niveau de qualification plus important que celui des frontaliers, les différences demeurent relatives. Ces deux populations sont globalement bien qualifiées.

Figure 6.11 - Répartition des populations cibles selon le niveau d'études



La répartition des frontaliers et des actifs non frontaliers selon la catégorie socioprofessionnelle (Figure 6.12) montre une répartition relativement inégale entre les deux populations. 54 % des frontaliers occupent un poste d'employé contre 20 % des actifs voironnais. Les frontaliers sont sous-représentés dans la catégorie ouvriers avec

Figure 6.12 - Répartition des populations cibles selon la CSP



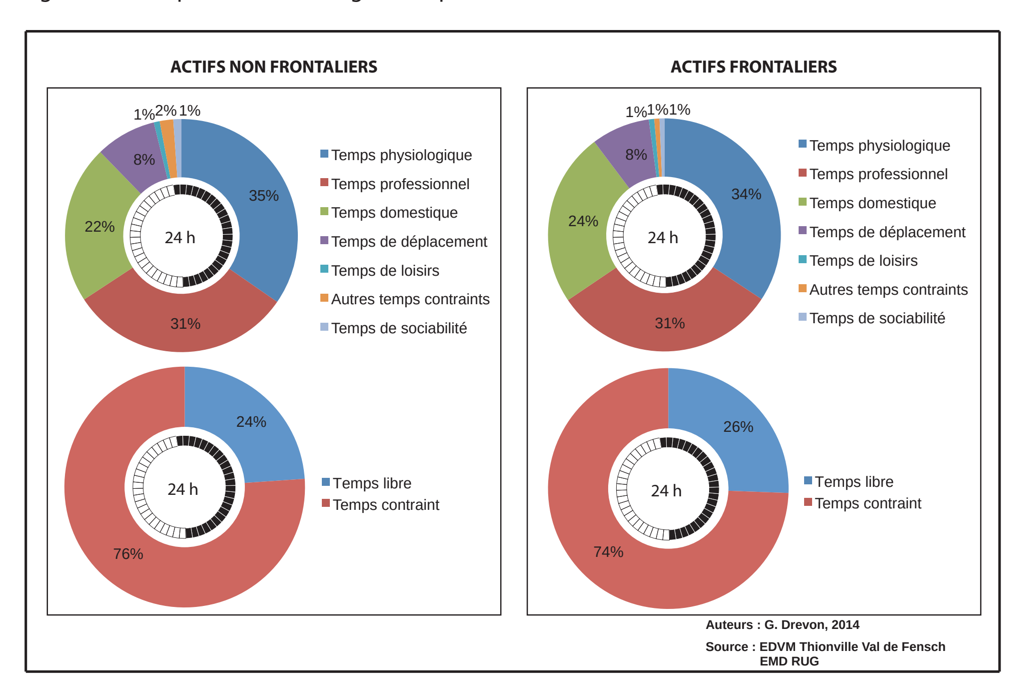
Auteur : G. Drevon, 2014
Sources : EDVM Thionville Val-de-Fensch, 2013, EMD, Région Urbaine Grenobloise, 2010

seulement 7 % contre 23 % pour les actifs voironnais. La part de ces derniers occupant une profession intermédiaire est plus importante (24 %) que celle des frontaliers (8 %). S'agissant des postes de directeurs ou de cadres, la répartition est relativement équilibrée entre les deux populations. Enfin, 5 % des actifs voironnais sont artisans ou commerçants contre seulement 1 % des frontaliers.

L'examen des données révèle que les frontaliers et les actifs non frontaliers sont soumis à des temps contraints importants et disposent d'un temps libre limité (Figure 6.13). Cette dernière temporalité est sujette à discussion, car le détail des motifs de déplacement des enquêtes standards de mobilité ne permet pas de distinguer la nature des activités réalisées durant le temps domestique. On peut émettre l'hypothèse que le temps domestique est également consacré à la gestion du ménage, à savoir cuisiner, s'occuper des enfants, etc. Une part importante de ce temps pourrait être ainsi considérée comme un temps contraint et donc augmenter la part de

celui-ci au cours d'une journée de travail type. En accord avec la démarche de recherche, les temps contraints constituent un élément qui est exploré par l'approche qualitative présentée dans la troisième partie de l'ouvrage. Les temps physiologiques représentent la part la plus importante du budget temps d'activité pour les deux populations (35 % et 34 %). Le temps professionnel mobilise 31 % du temps quotidien, alors que la part du temps consacrée aux activités domestiques est de 22 % pour les actifs non frontaliers et de 24 % pour les frontaliers. Le temps de déplacement occupe une place importante durant la journée, avec 8 % du budget temps total pour les deux publics. Enfin, les temps de loisirs et de sociabilité représentent 1 % pour chacune des deux populations.

Figure 6.13 - Répartition des budgets temps



Les deux faisceaux présentent des caractéristiques semblables, mais également des différences qui peuvent influencer les comportements spatiaux des individus. Celles-ci doivent être prises en compte et discutées au cours de l'analyse des résultats (Figure 6.14). Concernant la configuration spatiale, les agglomérations morphologiques de Thionville et de Voiron sont situées à équidistance des pôles principaux de Luxembourg (27 km) et de Grenoble (26 km). Une discontinuité urbaine marque la séparation entre les agglomérations de travail et de résidence dans les deux cas. Les deux terrains sont dotés, on l'a vu, d'axes de communication similaires : une autoroute, une route départementale et une ligne de chemin de fer relient les pôles émetteurs (Thionville-Voiron) et récepteurs (Luxembourg-Grenoble). Par ailleurs, le nombre des véhicules qui empruntent quotidiennement les axes routiers (autoroutes et départementales) est équivalent d'un terrain à l'autre. Des différences sont visibles cependant. Tout d'abord, les agglomérations morphologiques de Grenoble et de Thionville sont plus étendues que celles de Luxembourg et de Voiron. Les populations plus nombreuses de ces mêmes agglomérations expliquent ce déséquilibre. Avec des espaces urbains plus importants, Grenoble et Thionville présentent un plus fort potentiel d'activités. Ainsi, les actifs voironnais pourraient réaliser davantage d'activités dans leur agglomération de travail et les frontaliers thionvillois dans leur agglomération de résidence. L'offre de transports en commun et l'accessibilité sont semblables dans chacun des faisceaux, chaque espace étant doté d'une ligne TER et d'une ligne de bus interurbaine. Le temps de déplacement entre les agglomérations de résidence et de travail se situe aux alentours de 30 mn. Cependant, les lignes de bus et de TER qui desservent l'agglomération de Voiron présentent, on l'a évoqué, des fréquences plus importantes que celles relevées à Thionville. La fréquence de passage plus importante à Voiron permet des horaires plus souples et pourrait donc exercer une influence sur l'organisation des programmes d'activités des actifs voironnais aux niveaux spatial et temporel. Par comparaison avec les Voironnais, les actifs frontaliers seraient davantage contraints par les horaires et la fréquence des transports en commun.

Figure 6.14 - Tableau comparatif des faisceaux de mobilité

	Critères	Similarités	Différences	Implications des différences pour la comparaison des comportements spatiaux
Critères spatio-fonctionnels	Configuration spatiale	- Distance Thionville-Luxembourg (27 km), Voiron-Grenoble (26km) - Discontinuité morphologique entre les agglomérations de résidence (Voiron et Thionville) et de travail (Grenoble et Voiron) - Infrastructures de communication (voies routières et ferrées)	- Agglomération morphologique de Grenoble plus étendue que celle de Luxembourg (population plus importante) - Agglomération morphologique de Thionville plus étendue que celle de Voiron (population plus importante)	- Le potentiel d'activités plus important dans l'agglomération morphologique de Grenoble pourrait amener les actifs voironnais à réaliser davantage d'activités dans leur agglomération de travail. - Le potentiel d'activité plus important à Thionville pourrait amener les frontaliers à réaliser davantage d'activités dans leur agglomération de résidence.
	Offre de transport et accessibilité	- Temps de déplacement équivalent (30 min) - 1 ligne de TER - 1 ligne de bus interurbaine - Flux routiers équivalents	- Fréquence des bus plus importante à Voiron - Fréquence du train plus importante à Voiron (augmentation de la fréquence des trains pour le faisceau Thionville-Luxembourg en 2016)	- La fréquence des bus et des trains plus importante à Voiron pourrait privilégier l'utilisation des TC et par conséquent modifier les programmes et la localisation des activités en fonction des horaires.
	Nombre d'aménités		- Nombre d'aménités plus important dans l'agglomération de Thionville (1 020) que dans celle de Voiron (450)	- Le nombre plus important d'aménités dans l'agglomération de Thionville pourrait amener les frontaliers à privilégier leur agglomération de résidence pour la réalisation de certaines activités en comparaison aux actifs voironnais.
	Données à disposition	- Enquête standard de mobilité CERTU, EMD et EDVM - Données standardisées - Données spatio-temporelles	- Passation en face à face pour l'EMD et passation téléphonique pour l'EDVM - Ensemble des personnes du ménage interrogées dans le cas de l'EMD et uniquement la personne de référence pour l'EDVM - Fiche trajet	- La comparaison peut être effectuée uniquement sur la personne de référence du ménage.
Critères sociodémographiques	Composition du ménage	- Prédominance des couples avec enfants	- Surreprésentation des frontaliers célibataires	- Les célibataires, plus nombreux chez les frontaliers, seraient moins contraints par la gestion des enfants et donc susceptibles de réaliser davantage d'activités.
	Âge	- Moyenne d'âge (~ 40 ans)	- Surreprésentation des frontaliers dans la tranche d'âge 30 à 40 ans	- Les actifs voironnais plus âgés pourraient se situer à une autre étape du parcours de vie avec des enfants davantage capables de gérer leur mobilité. Ainsi les Voironnais non contraints par les horaires de leurs enfants seraient à même de réaliser plus d'activités avec des horaires plus flexibles.
	Niveau d'études	- Répartition relativement équivalente entre les niveaux secondaire et postsecondaire		
	Catégorie socioprofessionnelle	- Répartition équivalente des directeurs et cadres	- Surreprésentation des frontaliers employés - Sous-représentation des frontaliers dans les professions intermédiaires et chez les ouvriers	
Temps	Répartition des budgets temps d'activité	- Répartition équivalente des budgets temps d'activités et des temps contraints et libres		

Auteur : G. Drevon, 2015

Méthodologie d'analyse comparée des rythmes de vie

La démarche de comparaison nécessite la mise en place d'une méthodologie robuste permettant d'analyser les comportements spatiaux. La méthodologie de comparaison s'appuie sur les mêmes outils conceptuels (*time geography* et approche de la mobilité par les activités) que ceux mobilisés dans le cadre des analyses menées sur l'ensemble des frontaliers (patrons d'activités et espaces d'activités). Elle diverge principalement sur la prise en compte des durées d'activités. Les enquêtes standards de mobilité (EMD et EDVM) fournissent des informations exhaustives sur les durées d'activités. Celles-ci peuvent donc être intégrées dans les analyses des espaces d'activités. Selon le protocole utilisé dans les enquêtes standards de mobilité, pour chaque déplacement, l'individu est interrogé sur le lieu et sur l'heure de départ, sur le lieu et sur l'heure d'arrivée, sur la durée ainsi que sur le motif du déplacement. Ces informations permettent de reconstituer le patron d'activités de chaque individu: succession, nature, localisation et durée. Dans le cadre de notre réflexion, les patrons d'activités permettent de comprendre les modalités de déploiement des activités. Chaque activité qui correspond à un point est pondérée par une valeur, à savoir sa durée.

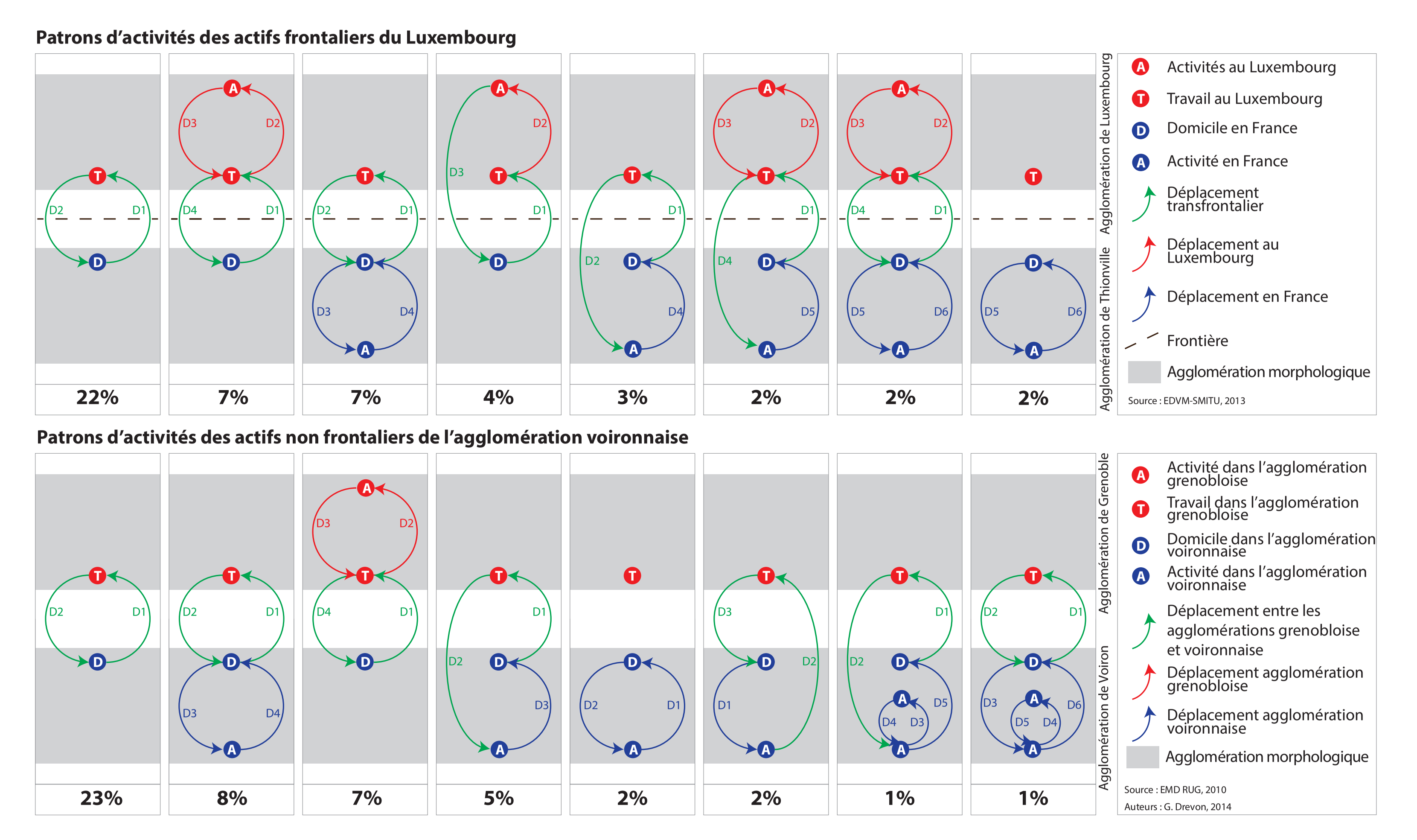
Nous avons vu que les résultats des analyses ayant porté sur l'ensemble des frontaliers ont permis de dégager trois résultats principaux. Bien qu'une part importante des frontaliers ne réalise globalement que peu d'activités au cours d'une journée de travail type, les patrons suggèrent néanmoins une grande complexité dans les programmes d'activités qui témoignent de rythmes de vie soutenus. La majorité des frontaliers qui réalisent au moins une activité en dehors du domicile et du travail adoptent un comportement spatial domocentré qui révèle un ancrage résidentiel important. Le premier objectif de la comparaison sera de confirmer ces résultats en s'appuyant sur une population de référence, à savoir les actifs voironnais qui se déplacent dans une configuration spatiale similaire. Le second objectif de la comparaison vise à aller plus loin dans l'analyse des rythmes de vie grâce aux données de l'EMD et de l'EDVM, et ce afin d'affiner les résultats déjà obtenus.

Des comportements contrastés selon l'espace et le temps

Le premier niveau de comparaison concerne les patrons d'activités : 118 patrons ont été recensés pour les frontaliers et 123 pour les actifs non frontaliers. La figure 6.15 tient compte de la localisation du domicile et du lieu de travail et de l'ordre dans lequel sont réalisées les activités. Le patron contraint, domicile-travail-domicile (D-T-D), est commun à tous les actifs frontaliers et non frontaliers. Cette figure illustre également l'articulation des autres activités autour de l'axe routinier D-T-D tout en précisant leur localisation.

Parmi les points communs, on remarque qu'une large partie des deux populations ne réalise que trois activités et que la succession domicile-travail-domicile prédomine et concerne 22 % des frontaliers et 23 % des non-frontaliers. 7 % des frontaliers et des non-frontaliers se déplacent entre deux périodes de travail pour réaliser une autre activité. De même, après le retour au domicile depuis le lieu de travail, 8 % des actifs voironnais enchaînent une autre activité avant de revenir au domicile, contre 7 % des frontaliers. 5 % des actifs non frontaliers réalisent une activité dans l'agglomération voironnaise après le travail, et 4 % des frontaliers dans leur pays de résidence. *A contrario*, 4 % des frontaliers enchaînent une activité au Luxembourg après le travail contre seulement 1 % des actifs voironnais dans l'agglomération grenobloise. Par ailleurs, 4 % des Thionvillois effectuent une activité au Luxembourg entre deux périodes de travail, puis une seconde en France après le travail. Inversement, 2 % des Voironnais réalisent deux activités dans leur agglomération de résidence avant le travail, puis après, ou consécutivement. Cette analyse descriptive des résultats montre que les deux populations partagent majoritairement des programmes d'activités similaires. Bien qu'une part importante des deux populations réalise peu d'activité, l'analyse des patrons témoigne de programmes d'activités particulièrement complexes pour les deux populations, suggérant ainsi la prégnance

Figure 6.15 - Comparaison des patrons



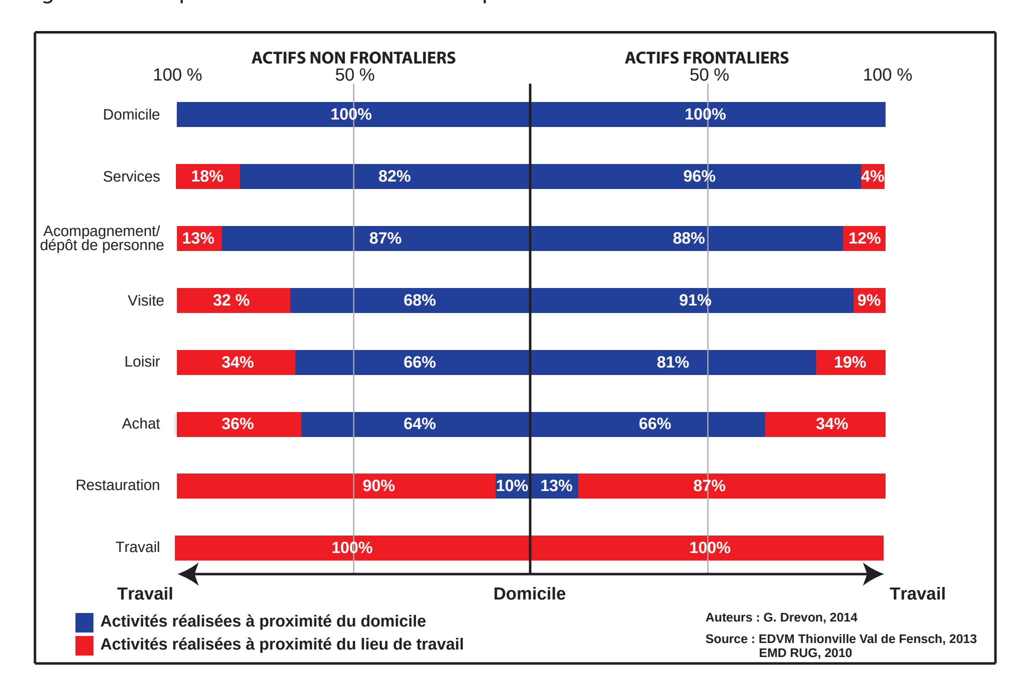
de rythmes de vie soutenus. Ce résultat est conforme à ceux observés pour l'ensemble des frontaliers.

Le second groupe de résultats rend compte de la part et du type d'activités réalisées par les deux populations à proximité du lieu de résidence et du lieu de travail (Figure 6.16). Par construction, 100 % des activités domicile et travail sont réalisées en France et au Luxembourg pour les frontaliers, et dans les agglomérations voironnaise et grenobloise pour les actifs non frontaliers. Concernant les autres types d'activités, des différences apparaissent. 96 % des frontaliers réalisent leurs activités de service dans leur pays de résidence contre 82 % des actifs voironnais dans l'agglomération où ils résident. L'activité dépôt ou accompagnement d'une personne est répartie de manière égale chez les deux publics. Les activités de visite et de loisirs présentent en revanche des différences importantes, à savoir que les actifs voironnais réalisent 32 % de leurs activités de visite dans l'agglomération grenobloise, contre 9 % des frontaliers au Luxembourg. De la même manière, les Voironnais pratiquent davantage d'activités de loisirs (34 %) dans l'agglomération grenobloise que les frontaliers au Grand-Duché (19 %). La répartition des activités achat et restauration est comparable pour les deux publics.

Ce résultat témoigne d'un choix de localisation différent selon les deux publics d'actifs et selon les types d'activités. Les actifs voironnais réalisent plus d'activités « secondaires » : services, loisirs et visite dans leur agglomération de travail. Toutefois, la répartition spatiale des autres activités est plutôt équivalente et conforte les résultats précédents qui suggèrent un certain repli sur le domicile.

La comparaison des comportements spatiaux des actifs frontaliers et des actifs non frontaliers a permis d'identifier des points communs. Les patrons d'activités présentent des structurations spatiales proches. Les similitudes au niveau

Figure 6.16 - Répartition des activités selon la proximité du lieu de travail et du domicile



de la structure spatiale des patrons d'activités entre les deux populations renforcent la validité du choix de la comparaison entre ces deux faisceaux. À configuration et contraintes spatiales égales, les deux publics enchaînent en effet leurs activités approximativement de la même manière au cours d'une journée de travail type. Leurs programmes d'activités présentent également un important niveau de complexité témoignant de rythmes de vie soutenus.

Le second résultat montre une répartition des activités quasi équivalente pour les deux populations entre les agglomérations de résidence et de travail. Ce comportement exprime un ancrage résidentiel important pour les Voironnais et les Thionvillois. Toutefois, certaines différences apparaissent aussi. Les Voironnais effectuent davantage leurs activités de loisirs et de visite à proximité de leur lieu de

travail, témoignant ainsi d'un potentiel effet frontière. Ce résultat révèle un comportement global similaire de nature domocentrée, comme pour l'ensemble des frontaliers. Cette tendance, confirmée ici, suggère que des rythmes de vie particulièrement soutenus favorisent le repli sur le domicile.

Conclusion de la deuxième partie

Notre objectif dans cette seconde partie était d'apporter des premiers éléments de description des rythmes de vie dans des configurations de mobilité particulièrement contraintes. La méthodologie employée s'appuie sur le premier volet de notre grille d'analyse (les pratiques), en mobilisant les concepts de la *time geography* et de l'approche de la mobilité par les activités. Elle a permis de mettre au jour des comportements spécifiques à la fois chez les frontaliers et, dans un second temps, chez les actifs non frontaliers. Les résultats du premier niveau d'analyse portant sur l'ensemble des frontaliers français, allemands et belges montrent des comportements spatiaux différenciés. En premier lieu, les frontaliers présentent des schémas d'activités complexes centrés sur les activités contraintes. Différents profils spatiaux ont également été mis en perspective. Le profil *navetteur* prédomine (54 %), il correspond aux frontaliers qui ne réalisent, chaque jour, qu'un aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail. Le second profil spatial (*domocentré*) représente 22 % de l'effectif global et témoigne d'un fort ancrage résidentiel. *A contrario*, le profil *intégré* (16 %) correspond aux frontaliers qui réalisent plutôt leurs activités hors travail et hors domicile au Luxembourg. Les profils *hybride* (6 %) et *dispersé* (2 %) sont peu représentatifs des comportements spatiaux généraux. L'analyse

des activités régulières (achats, visites, loisirs) semble pointer une préférence spatiale en faveur du pays de résidence. L'analyse des comportements à partir de la régression a permis de mieux comprendre les déterminants de ces rythmes de vie. Elle apporte des précisions importantes pour comprendre la distinction entre les frontaliers domocentrés et les frontaliers intégrés. Le temps de déplacement domicile-travail est peu discriminant dès lors qu'il contribue de la même manière à expliquer ces deux profils spatiaux. En revanche, les femmes frontalières qui ont des enfants auraient une plus grande propension à présenter un profil spatial domocentré. À l'inverse, les frontaliers jeunes auraient plutôt tendance à réaliser leurs activités au Luxembourg. Ce résultat peut notamment traduire le poids important du temps consacré aux activités contraintes de la vie quotidienne.

La comparaison entre des actifs frontaliers et des actifs non frontaliers a conduit à préciser les résultats en confrontant leurs comportements respectifs dans le cadre d'une configuration spatiale similaire et d'une distance domicile-travail contrôlée. La configuration des faisceaux se répercute au niveau des comportements spatiaux, ce qui confirme leur pertinence dans le cadre de l'analyse. Les résultats de la comparaison entre les comportements spatiaux des deux populations montrent que les frontaliers et les actifs non frontaliers présentent des structures d'activités (patrons d'activités) proches. Les deux populations ont en commun des programmes d'activités relativement limités, avec une prépondérance du patron domicile-travail-domicile (22 % pour les frontaliers et 23 % pour les non-frontaliers), ce qui corrobore aussi les résultats de l'EMF sur le faisceau Thionville-Luxembourg. Ces résultats montrent également des schémas d'activités particulièrement complexes. La répartition des activités entre les agglomérations de travail et de résidence suggère aussi des similarités dans les comportements et, notamment, au niveau des activités contraintes : les deux populations réalisent plutôt leurs activités à proximité de leur domicile. Toutefois, une différence importante apparaît au

niveau des activités moins contraintes, comme les loisirs et les visites. Les Voironnais ont davantage tendance à effectuer ces activités à proximité du lieu de travail, dans l'agglomération grenobloise. À budget temps contraint similaire et distance domicile-travail équivalente, ces résultats confortent les observations réalisées sur l'ensemble des frontaliers.

Les rythmes de vie observés jusqu'à présent, à partir des pratiques spatio-temporelles, ont permis d'identifier certaines particularités, comme les programmes d'activités complexes centrés sur les activités contraintes et structurées par le domicile. Bien que ces résultats confortent l'existence de rythmes de vie particulièrement soutenus laissant une place limitée aux activités de loisirs par exemple, il convient à présent, d'une part, de compléter la grille de lecture des rythmes de vie quotidiens à partir du rapport qu'entretiennent les familles avec leurs temps quotidiens et, d'autre part, d'identifier les stratégies élaborées et les ressources mobilisées pour assurer la conduite de la vie quotidienne.

Partie 3 –
Expérience des rythmes

Introduction

Les résultats obtenus jusque-là ne contribuent néanmoins que de manière limitée à la compréhension du rapport entretenu par les familles avec leurs rythmes de vie journaliers et avec les stratégies d'adaptation qu'elles déploient au quotidien. De fait, les comportements spatiaux ne nous éclairent que relativement peu sur les compétences développées par les individus face aux nécessités de la conduite de la vie quotidienne. Notre démarche doit donc maintenant s'appuyer sur le deuxième élément de la grille d'analyse, les représentations des temps de la vie quotidienne. L'objectif de cette troisième partie est triple. Il s'agit tout d'abord de faire apparaître les représentations sociales associées au rythme de vie quotidien et de comprendre les stratégies mise en place pour faciliter leur gestion. L'analyse de ces stratégies suppose l'identification des ressources sur lesquelles s'appuient les personnes pour conduire leur vie quotidienne. La collecte des représentations sociales et des stratégies nécessite la mise en place d'une enquête qualitative qui s'appuie sur le discours des individus. Afin de s'inscrire dans la continuité des résultats précédents, l'enquête doit se dérouler dans la même configuration de comparaison entre des actifs frontaliers et des actifs non frontaliers, et cela en conservant les faisceaux de mobilité Thionville-Luxembourg et Voiron-Grenoble. Au sein de ces populations, les publics interrogés seront des ménages

composés d'un couple bi-actif avec des enfants. Les informations à collecter au cours de l'enquête concernent d'abord les représentations du rythme de vie quotidien. La répartition des activités contraintes au sein du couple permettra de révéler les stratégies et les organisations spatio-temporelles.

Cette troisième et dernière partie de l'ouvrage sera articulée autour de deux chapitres. Le premier est consacré à la formalisation du protocole d'enquête et d'analyse et le second à la présentation des résultats de l'enquête concernant les représentations des rythmes de vie quotidiens et la description des stratégies et des ressources mises en place pour faire face à la conduite de la vie quotidienne.

Chapitre 7 | Configuration de l'enquête qualitative

L'enquête tend à comprendre le rapport entretenu par les individus avec leurs temporalités et leurs rythmes de vie quotidiens. Les résultats précédents et la littérature suggèrent que les couples bi-actifs avec des enfants dont la configuration de mobilité est marquée par de longs déplacements domicile-travail sont davantage susceptibles de présenter un rythme de vie particulièrement soutenu. C'est à partir de ces critères que les panels de familles enquêtés sont construits. À l'instar de l'analyse précédente, les familles résident dans les agglomérations de Thionville et de Voiron. Le recrutement des familles pour l'enquête implique une méthodologie de sélection des zones de résidence à investiguer, adossée à une procédure de recrutement téléphonique. Le protocole d'enquête est construit pour comprendre le rapport des familles à leurs rythmes de vie quotidiens et pour identifier les stratégies et les ressources pour lui faire face. Ce septième chapitre présente l'ensemble du processus d'investigation qualitatif.

Protocole de recrutement des ménages

La démarche retenue consiste à interroger deux populations d'actifs frontaliers (n = 20) et d'actifs non frontaliers (n = 20), résidant respectivement dans l'agglomération morphologique de Thionville et dans celle de Voiron. Ces ménages sont composés d'un couple bi-actif et d'au moins un enfant âgé de moins de 18 ans. La méthodologie d'analyse des données ainsi collectées s'appuie en partie sur les techniques de l'analyse de discours

Le recrutement des ménages impose la mise en place d'une méthodologie permettant de faciliter la prise de contact, tout en conservant une dimension aléatoire. La première étape de la méthodologie consiste à sélectionner les zones de résidence où se concentrent les ménages qui répondent aux critères de sélection, à partir de l'analyse de la répartition spatiale de leur domicile. L'objectif est d'identifier les quartiers où la probabilité de recrutement de familles correspondant aux critères est la plus forte. La méthodologie tient également compte de l'effectif d'aménités localisées par zone de résidence, afin de pouvoir contrôler le potentiel d'activités de proximité qui pourrait expliquer l'ancrage résidentiel. Ensuite, à partir de l'identification des zones où réside le plus grand nombre de ménages correspondant aux profils souhaités, il s'agit de mettre en place un tirage aléatoire des adresses, avant de procéder à la prise de contact par téléphone en utilisant un questionnaire de recrutement.

La sélection des familles s'appuie sur quatre critères spatiaux et sociodémographiques :

- Le domicile doit être localisé dans les agglomérations morphologiques de Voiron et de Thionville ou à proximité.
- Au moins un des deux membres du couple doit travailler dans l'agglomération grenobloise (Act 1 – Act 2) ou dans l'agglomération de Luxembourg (Front 1 – Front 2), et le second dans les agglomérations morphologiques de résidence ou à proximité.

- Le couple doit se trouver en situation de bi-activité (temps plein ou temps partiel pour les deux membres).
- En dehors du couple, le ménage doit être composé d'un ou plusieurs enfants dont le plus jeune doit être âgé de moins de 18 ans (et n'être donc pas titulaire du permis de conduire).

La mesure des effectifs des ménages par zone de résidence correspondant aux critères de sélection se fonde sur les données des enquêtes standards de mobilité (base individu, base ménage, base déplacement). Les échantillons de l'EMD et de l'EDVM sont constitués à partir des populations résidentes (RGP) et de la base logement de l'Insee. Les deux enquêtes emploient une méthode similaire d'échantillonnage qui vise à établir un panel représentatif des populations résidentes des agglomérations de Thionville et de Voiron. La géolocalisation du domicile de chaque ménage s'appuie sur les zones fines de résidence (EMD et EDVM), qui correspondent aux périmètres IRIS, et sur le bâti qui constitue le support de géolocalisation (BD topo IGN) (Figure 7.1). À l'instar du domicile des ménages, les aménités sont géolocalisées aléatoirement dans le bâti selon leur effectif et le périmètre IRIS auquel elles appartiennent. Elles regroupent plusieurs types d'équipements et de services issus de la base permanente des équipements (Insee) à l'échelle de l'IRIS. Les aménités sont sélectionnées en fonction de leur correspondance avec les activités nécessaires à la conduite de la vie quotidienne des ménages (commerces et services, sports, loisirs, culture, enseignement du premier et du second degré). Pour chaque zone fine de résidence des agglomérations morphologiques de Voiron et de Thionville, la méthode de géolocalisation permet d'obtenir l'effectif de ménages correspondant aux critères de sélection et d'aménités. Les zones fines de résidence qui seront investies pour le tirage aléatoire des adresses sont celles qui présentent le plus grand nombre de ménages correspondant aux critères de sélection, tout en contrôlant l'effectif d'aménités.

La géolocalisation du domicile des ménages et des aménités à l'échelle de l'IRIS permet de recouper ces informations. Pour chaque périmètre IRIS, un effectif de ménages et d'aménités est

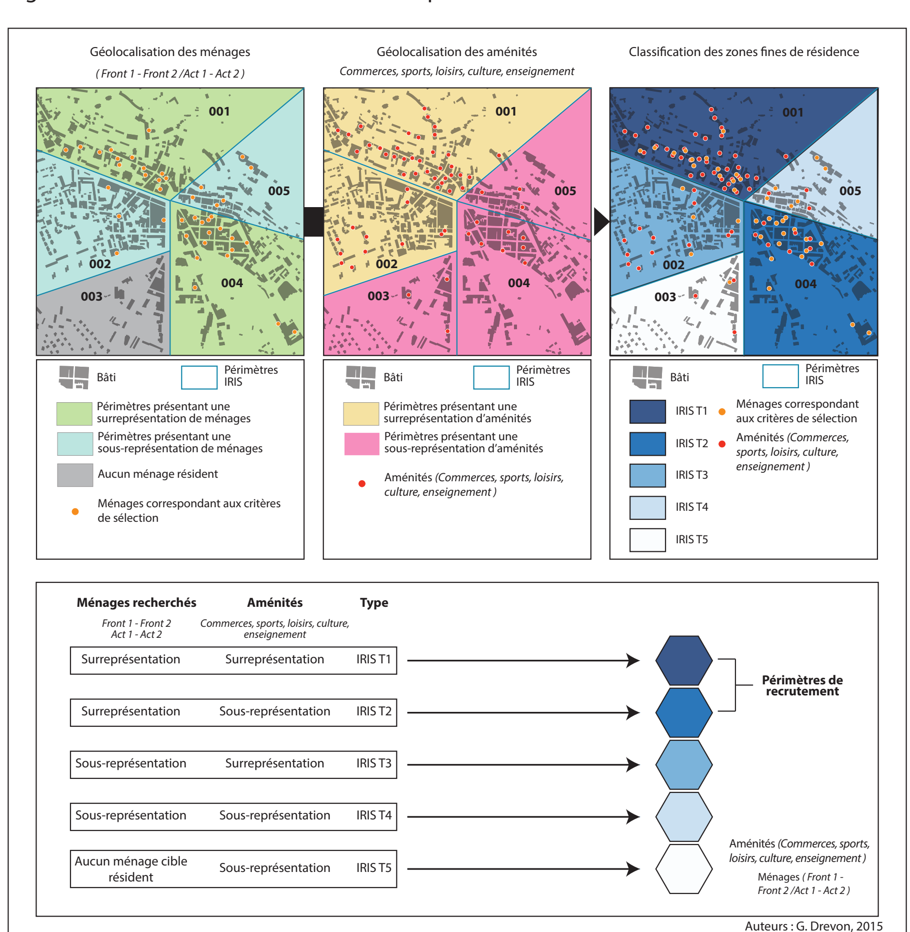


Figure 7.1 - Géolocalisation des ménages cibles

ainsi obtenu. Il est possible d'identifier les périmètres où sont localisés un grand nombre de ménages qui correspondent aux profils souhaités tout en tenant compte du nombre d'aménités. La technique des taux permet de classifier les zones fines de résidence selon ces deux paramètres (nombre de ménages correspondant aux critères de sélection et nombre d'aménités).

Une typologie d'IRIS est donc mise en place (Figure 7.2). Le premier type correspond aux IRIS dotés

Figure 7.2 - Méthode de classification des périmètres IRIS



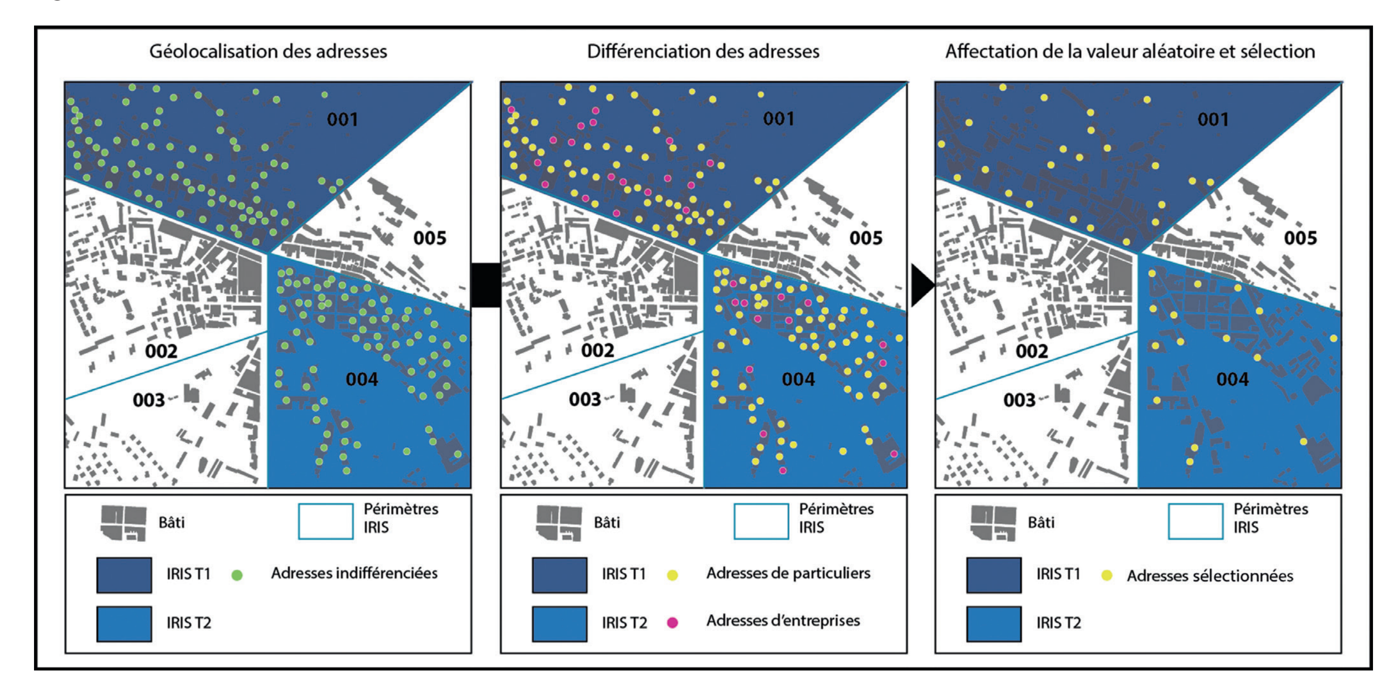
Auteurs : G. Drevon, 2015

d’une surreprésentation de ménages (Front 1 – Front 2 ou Act 1 – Act 2) et d’une surreprésentation d’aménités. Le second type correspond aux périmètres présentant une surreprésentation de ménages et une sous-représentation d’aménités. Le troisième type d’IRIS, une sous-représentation de ménages et une surreprésentation d’aménités (IRIS T3). Le quatrième, une sous-représentation de ménages et une sous-représentation d’aménités (IRIS T4). Enfin, pour le type T5, aucun ménage résident correspondant aux profils souhaités n’a été recensé. Par ailleurs, peu d’aménités sont localisées dans ces IRIS. Dans le cadre du tirage aléatoire des adresses, les périmètres IRIS de type T1 et T2 sont sélectionnés, car ils correspondent aux zones où la probabilité de recruter des ménages correspondant aux profils souhaités est la plus forte.

Le tirage aléatoire des adresses s’appuie sur les périmètres IRIS sélectionnés (Figure 7.3) à l’issue de la classification (T1, T2, T3, T4, T5). Un réservoir d’adresses est constitué dans chacun des périmètres IRIS sélectionnés, T1 et T2, à partir de la BD ADRESSE (IGN). Les adresses identifiées permettent de collecter les numéros de téléphone associés à partir de l’annuaire téléphonique. Afin de procéder au tirage aléatoire, les adresses sont géolocalisées dans les IRIS sélectionnés (IRIS T1 et IRIS T2). Dans un premier temps, les adresses correspondant à des établissements commerciaux sont supprimées de la base de données et, dans un second temps, une valeur aléatoire comprise entre 0 et 1 est affectée à chacune des adresses de particuliers pour chaque IRIS. Les adresses sont ensuite triées de manière croissante en fonction de la valeur aléatoire.

Des effectifs équivalents de ménages correspondant aux critères de sélection ont été recensés dans chacune des agglomérations morphologiques de Thionville et de Voiron (Thionville, n = 1274 ; Voiron, n = 1232). L’agglomération de Voiron présente un nombre d’aménités inférieur à celui de Thionville. En nous appuyant sur

Figure 7.3 - Sélection aléatoire des adresses



l'écart à la moyenne des effectifs de ménages (Front 1-2 et Act 1-2), nous sommes en mesure d'identifier les zones de résidence à investir pour le recrutement des enquêtés.

L'agglomération morphologique de Thionville est composée de 21 périmètres IRIS (Figure 7.4) et celle de Voiron de 11. L'agglomération morphologique de Thionville, qui regroupe une population plus importante et un nombre d'aménités plus élevé, est caractérisée par un tissu urbain plus étendu que celui de Voiron. Cette différence explique le nombre plus important d'IRIS du côté de Thionville. Dans le cas de l'agglomération thionvilloise, la répartition des IRIS selon les cinq types retenus est relativement équilibrée. Huit périmètres de type 1 et 2 ont été identifiés. Les quatre premiers (IRIS T1) sont donc caractérisés par une surreprésentation d'aménités et de ménages de type Front 1 et Front 2. Les périmètres de type T2 présentent une sous-représentation d'aménités et une surreprésentation de ménages correspondant aux profils souhaités. Toutefois, parmi ces périmètres, certains présentent des écarts à la moyenne plus ou moins importants. Dans une perspective de recrutement des ménages, il s'agit de retenir les IRIS qui présentent les plus importants écarts à la moyenne au niveau du nombre de ménages (IRIS T1, IRIS T2) tout en contrôlant le nombre d'aménités. Ainsi, l'IRIS 6005 présente une forte surreprésentation de ménages Front 1-2 par comparaison avec les autres zones de résidence. Pour l'agglomération morphologique de Voiron, la même démarche est adoptée. La répartition des IRIS selon les cinq types est plus contrastée que dans le cas thionvilllois. En effet, seul un périmètre correspond au type T1. Quatre IRIS appartiennent aux types T2 et T3. Le périmètre 381330000 apparaît comme la zone de résidence répondant le mieux à nos critères de sélection. Comme l'IRIS 6005 de l'agglomération thionvilloise, il présente une surreprésentation de ménages correspondant à nos critères de sélection (Act 1-2). Dans la mesure où les aménités sont sous-représentées dans les deux cas, les zones de résidence 6005 et 381330000 constituent les périmètres prioritaires.

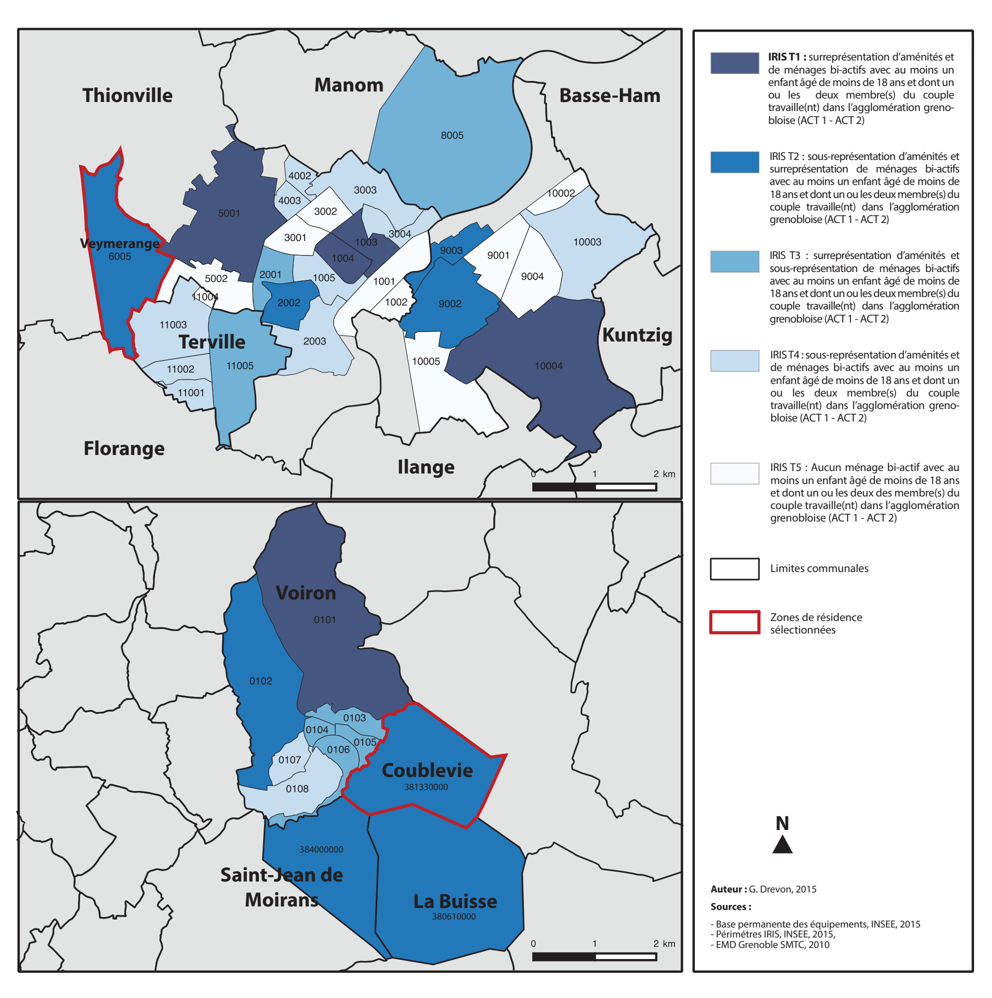
Figure 7.4 - Caractéristiques des IRIS de l'agglomération de Thionville

IRIS	Effectif d'aménités	Effectif de ménages	Écart à la moyenne (ménages Front 1 /Front 2 et Act 1/Act 2)	Ecart à la moyenne (Aménités)	Typologie IRIS
Agglomération morphologique de Thionville					
6005	23	198	+ 137	-15	2
10004	38	176	+ 115	0	1
9002	22	164	+ 103	-16	2
5001	51	150	+ 89	12	1
9003	31	97	+ 36	-7	2
1004	214	90	+ 29	175	1
1003	46	64	3	7	1
2002	19	61	0	-19	2
11002	27	51	- 9	-11	4
8005	41	34	- 26	2	3
3003	32	31	- 29	-6	4
11005	48	28	- 32	9	3
1005	35	23	- 37	-3	4
10003	22	23	-37	-16	4
2001	49	20	- 40	10	3
3004	20	15	- 45	-18	4
11001	15	14	- 46	-23	4
2003	29	10	- 50	-9	4
11003	17	10	- 50	-21	4
4002	10	8	- 52	-28	4
4003	15	7	- 53	-23	4
Agglomération morphologique de Voiron					
381330000	29	396	+ 284	-11	2
380610000	15	201	+ 89	-25	2
0101	61	137	+ 25	+ 20	1
0102	33	130	+ 18	-7	2
384000000	25	125	+ 13	-15	2
0103	67	51	-61	26	3
0105	113	51	-61	+ 72	3
0108	6	49	-63	-34	4
0104	47	40	-72	+ 6	3
0106	47	40	-72	+ 6	3
0107	7	12	-100	-33	4

Auteurs : G. Drevon, 2015

Au niveau spatial, le recrutement se focalise donc principalement sur deux zones de résidence (Figure 7.5). Il s'agit d'abord de Veymerange, qui est localisé dans la commune de Thionville, et de Coublevie, situé au sud-est de Voiron. Ces zones se situent en périphérie des centres de Thionville et de Voiron. Les critères de sélection privilégient la probabilité de

Figure 7.5 - Carte des IRIS sélectionnés dans les agglomérations morphologiques de Thionville et de Voiron



contacter des ménages qui répondent aux profils souhaités: le critère de proximité spatial au centre n'est donc pas discriminant dans notre approche.

Dans les périmètres sélectionnés, les adresses sont triées en fonction de la valeur aléatoire comprise entre 0 et 1 qui leur a été affectée (Figure 7.6). Les adresses correspondant aux entreprises sont retirées de la base pour que ne soient conservées que celles des particuliers en vue du recrutement. La base ainsi filtrée est couplée manuellement avec l'annuaire téléphonique, chaque adresse étant mise en correspondance avec un numéro de téléphone. À l'issue de cette opération, l'enquêteur contacte les résidents par téléphone, dans l'ordre croissant du tirage aléatoire. Les personnes contactées qui répondent positivement à la proposition de passation du questionnaire de recrutement sont interrogées. En fonction des réponses, le ménage est classé selon son profil (Front 1-2, Act 1-2 ou non-correspondance).

Après l'appel téléphonique et la passation du questionnaire, un courrier est envoyé si le ménage correspond aux critères de sélection. Le recrutement des ménages *via* le tirage aléatoire et l'annuaire téléphonique a imposé de contacter près de 600 personnes, le taux de réponses se situant aux alentours de 42 %. Les 58 % de non-réponses correspondent aux individus n'ayant pas répondu à l'appel téléphonique. Dans la pratique, l'appel est réitéré dans un intervalle de trois jours et, après trois tentatives infructueuses, l'interlocuteur est considéré comme non-répondant. Le cas du refus catégorique de participer au questionnaire de recrutement concerne environ 10 % des personnes contactées. Parmi les répondants, 83 % ne correspondent pas aux critères de sélection. Seuls 7 % des personnes contactées font partie des groupes Front 1-2 et Act 1-2. Ces individus représentent 3 % du groupe d'adresses sélectionnées aléatoirement. Les critères de sélection des ménages, très précis, expliquent en partie le faible taux de correspondance.

Figure 7.6 - Tirage aléatoire et classification des ménages

ID	IRIS	Adresse	Valeur aléatoire	Numéro de téléphone	Profil
Agglomération morphologique de Thionville : Veymerange (6005)					
1	Veymerange	…	0,04	03 82	Front 2
2	Veymerange	…	0,16	03 82	NC
3	Veymerange	…	0,21	03 82	NC
4	Veymerange	…	0,22	03 82	Front 1
5	Veymerange	…	0,22	03 82	NC
6	Veymerange	…	0,52	03 82	NC
7	Veymerange	…	0,54	03 82	Front 1
..	…………..	…	.,..	.. ..	..
Agglomération morphologique de Voiron : Coublevie (381330000)					
1	Coublevie	…	0,10	04 76	Act 2
2	Coublevie	…	0,30	04 76	NC
3	Coublevie	…	0,33	04 76	NC
4	Coublevie	…	0,34	04 76	NC
5	Coublevie	…	0,36	04 76	NC
6	Coublevie	…	0,40	04 76	NC
7	Coublevie	…	0,58	04 76	Act 2
..	…………..	…	.,..	.. ..	..

Auteurs : G. Drevon, 2015

Vingt familles (Figure 7.7) ont accepté de participer à l'enquête, dix ménages de l'agglomération de Thionville et dix de l'agglomération voironnaise. L'ensemble représentait une quarantaine de personnes. En accord avec le protocole de recrutement, l'ensemble des ménages de l'agglomération de Voiron a été recruté dans la zone de résidence de Coublevie. Le recrutement des ménages de frontaliers a uniquement été réalisé dans la zone de Veymerange. Les deux populations partagent des caractéristiques similaires. La moyenne d'âge des couples se situe globalement aux alentours de 40 ans pour les Thionvillois et les Voironnais. Ce résultat laisse penser que toutes les familles rencontrées se situent à une étape similaire de leur parcours de vie, qui correspond aux

moyennes observées précédemment dans la description des populations établie en vue de l'analyse comparée. Le nombre d'enfants moyen pour les deux populations est relativement équivalent. Avec 2 à 3 enfants par famille, les couples seraient soumis à des contraintes de gestion des enfants relativement équivalentes. La passation des entretiens dans chacune des deux agglomérations a été menée avec succès entre septembre et décembre 2015.

Figure 7.7 - Caractéristiques des ménages recrutés

Agglomération morphologique de Thionville

Zone de résidence	Groupe	Âge moyen (couple)	Nombre d'enfants
Veymerange	Front 1	37	2
Veymerange	Front 1	38	2
Veymerange	Front 1	43	3
Veymerange	Front 1	44	2
Veymerange	Front 1	39	3
Veymerange	Front 2	50	2
Veymerange	Front 2	43	3
Veymerange	Front 2	42	3
Veymerange	Front 2	43	1
Veymerange	Front 2	44	2
		Moyenne : 42, 3	Moyenne : 2,3

Agglomération morphologique de Voiron

Zone de résidence	Groupe	Âge moyen (couple)	Nombre d'enfants
Coublevie	Act 1	37	3
Coublevie	Act 1	42	3
Coublevie	Act 1	43	1
Coublevie	Act 1	40	3
Coublevie	Act 1	38	3
Coublevie	Act 2	44	2
Coublevie	Act 2	42	3
Coublevie	Act 2	45	2
Coublevie	Act 2	39	3
Coublevie	Act 2	42	3
		Moyenne : 41,2	Moyenne : 2,6

Auteurs : G. Drevon, 2015

Protocole d'enquête

Le protocole d'enquête s'inscrit dans une démarche compréhensive. Il mobilise des techniques issues des méthodes qualitatives employées en sciences sociales (entretien semi-directif). Les informations à collecter au cours de l'enquête revêtent deux formes. Il s'agit d'abord des représentations associées aux rythmes de vie et des logiques sous-jacentes qui permettent de faire face à la conduite de la vie quotidienne, autrement dit qui concernent les stratégies et les ressources.

La collecte des représentations sociales emploie différentes méthodes de mesure : questionnaire, entretien ou encore les associations de mots (Abric, 2003). Dans le cadre de cette recherche, l'entretien est apparu comme la méthode de collecte la plus adaptée. Elle s'inscrit dans notre approche compréhensive. Le discours est considéré comme le vecteur privilégié de révélation des représentations sociales (Jodelet, 2003). L'entretien est un mode d'accès efficace aux représentations sociales (Blanchet, 2003), et cette méthode de collecte convient bien à l'analyse du sens que donnent les personnes à leurs pratiques et à leurs expériences (Van Campenhoudt, Quivy, 2011). Ici, l'entretien est utilisé de manière compréhensive et confirmatoire, en complément des résultats obtenus et que nous avons exposés dans la partie précédente de l'ouvrage. L'entretien semi-directif permet d'approfondir la connaissance d'un domaine ou de vérifier l'évolution d'un phénomène connu. En procurant une marge de liberté importante, il laisse à l'enquêté la possibilité de s'exprimer selon sa propre logique. Il s'appuie sur une série de thèmes et de questions guides. La démarche vise à interroger les familles sur des thèmes bien précis au sujet de leur rapport avec leurs rythmes de vie quotidien et des stratégies qu'ils mettent en place pour y répondre. L'entretien semi-directif constitue le premier support d'enquête pour la collecte des représentations sociales, mais il convient de le doter d'une grille d'entretien regroupant les thèmes à aborder au regard de la problématique

soulevée dans cet ouvrage. La grille d'entretien s'organise à partir de trois thèmes :

- **Thème 1 : Représentation des déplacements quotidiens.** Il s'agit de collecter les représentations des membres du couple associés aux déplacements quotidiens afin d'en évaluer le niveau de satisfaction. Face aux contraintes et aux opportunités, ce thème tend également à identifier les stratégies et les organisations de mobilité au sein du couple (horaires, modes).
- **Thème 2 : Représentation des emplois du temps hebdomadaires.** Le second thème de la grille doit permettre de faire apparaître les représentations concernant le rythme de vie quotidien au cours des semaines de travail. Le but est de comprendre si le couple éprouve une sensation de pression (temporelle) liée à la gestion des plannings d'activités des membres du ménage (couple et enfants).
- **Thème 3 : Organisations et répartition des activités.** Le troisième thème aborde les organisations et la répartition des tâches au sein du couple. L'objectif ici est de mettre au jour les stratégies d'organisation et de répartition des tâches. Il s'agit aussi de comprendre les accords mis en place par les deux membres du couple et d'en dégager les déterminants.

Les conditions de passation sont l'élément déterminant de l'entretien. Le choix du domicile du couple et de l'entretien en face à face est étayé par quatre arguments. Tout d'abord, l'acceptation de l'entretien nécessite de procurer aux enquêtés une certaine souplesse dans le choix du lieu et de l'horaire. Le fait que l'enquêteur se rende au domicile du couple à l'heure choisie par ce dernier permet de faciliter la participation. Ensuite, le cadre du domicile permet aux personnes enquêtées de se sentir plus à l'aise vis-à-vis de l'enquêté. Enfin, la présence des deux membres du couple est nécessaire pour la passation de l'entretien. Celle-ci s'articule en trois temps. Le premier est

la prise de contact par téléphone à l'aide d'un tirage aléatoire. L'enquêteur relève les caractéristiques sociodémographiques et sociospatiales du couple à l'aide du questionnaire de recrutement. Ce premier échange, on l'a vu, est suivi de l'envoi d'un courrier qui décrit les modalités de passation de l'entretien. Le deuxième échange téléphonique est l'occasion de valider la participation des personnes contactées et de fixer le rendez-vous. Le jour de la passation, l'enquêteur se rend au domicile du ménage à interroger. La première étape consiste à présenter le travail de recherche et les différents supports d'enquête. En face à face, l'enquêteur interroge simultanément les deux membres du couple à l'aide de la grille d'entretien.

Méthodologies d'analyse du corpus

L'entretien semi-directif permet aux personnes interrogées d'exprimer librement leurs opinions et leurs points de vue par rapport aux thèmes abordés au cours de l'entrevue. Cette liberté produit un corpus important qui doit être analysé avec précaution dès lors qu'il s'agit de révéler les logiques sous-jacentes, les stratégies et les représentations. À cet égard, le choix des méthodes d'analyse est primordial. L'analyse de discours peut être envisagée de deux manières. La première, qualitative, s'intéresse au contenu et au sens des expressions employées par les personnes en s'appuyant sur une relecture approfondie du corpus d'entretiens en vue de déceler les stratégies et les représentations individuelles. La seconde approche, quantitative, s'appuie sur les récurrences dans le discours de l'enquêté au cours de l'entretien. Dans le cadre de cette recherche, ces deux approches sont complémentaires. D'une part, il s'agit de comprendre et d'analyser le sens du discours des individus. D'autre part, l'analyse des occurrences donne la possibilité d'évaluer l'importance des mots et des expressions utilisés par les personnes (Degenne, Vergès, 1973). La méthode d'analyse (Figure 7.8) de discours se déroule

en trois étapes. Tout d'abord, les entretiens préalablement enregistrés sont retranscrits dans leur intégralité. Ensuite, les données sont traitées selon deux approches, qualitative et quantitative. L'analyse qualitative est sujette à la subjectivité du chercheur. Toutefois, à partir d'une relecture approfondie du corpus de texte, elle permet de dégager les verbatims nécessaires à l'interprétation du discours des individus au regard des thèmes abordés et d'identifier les représentations, les opinions ainsi que les stratégies. L'analyse des occurrences permet de compter les mots ou les expressions employés en dégageant les champs lexicaux principaux. Le dialogue entre les deux approches de l'analyse constitue un atout : l'analyse fine du discours peut être pondérée par les mesures quantitatives. À l'inverse, l'analyse qualitative aide à donner du sens aux fréquences d'expressions observées.

Figure 7.8 - Méthode d'analyse du discours

Chapitre 8 | Des familles sous pression

Pour faire face à la conduite de la vie quotidienne, les couples s'organisent en élaborant des stratégies spatio-temporelles. Ce dernier chapitre est consacré à leur compréhension. La démonstration s'appuie sur les interactions entre les sphères de la vie quotidienne qui constituent le rythme de vie quotidien. Les analyses portent sur l'ensemble du corpus collecté auprès de vingt familles. Il s'agit d'abord de comprendre les représentations associées au rythme de vie quotidien à partir du rapport à la mobilité quotidienne et aux emplois du temps, puis de dégager les stratégies mises en place par les familles face à la conduite de la vie quotidienne ainsi que les ressources mobilisées.

La voiture, un outil de conciliation des temps

L'analyse est articulée en trois temps. Parmi les vingt familles interrogées, celles utilisatrices de la voiture (N = 25) sont les moins satisfaites de leurs déplacements quotidiens. Ce temps contraint constitue un élément pesant de la vie quotidienne. Les représentations associées au temps de déplacement domicile-travail sont toutefois nuancées dès lors que ce temps constitue également un moment apprécié par les personnes et, plus

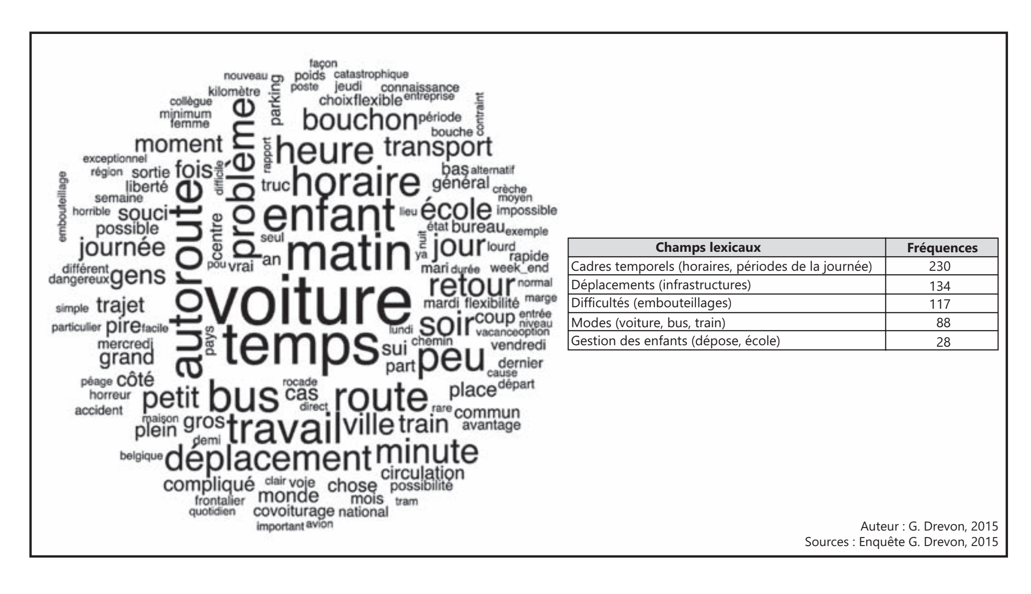
particulièrement, dans le cas de l'utilisation des bus interurbains (N = 10) ou du train (N = 5).

Parmi les personnes interrogées, 25 utilisent leur voiture quotidiennement. La première question de la grille d'entretien concerne les représentations des déplacements quotidiens. Dans le cas des automobilistes, les réponses portent en premier lieu sur les conditions du trafic. Le plus souvent, le temps de déplacement est jugé inconfortable, mais le niveau de satisfaction semble varier selon les différents moments de la journée ou de la semaine. La voiture constitue en tout cas un élément clé de l'organisation de la vie quotidienne. Le choix d'utiliser sa voiture est le plus souvent associé aux besoins de déplacement des autres membres du ménage et, plus particulièrement, des enfants. Cette première observation globale confirme l'importante dépendance à l'automobile qui garantit vitesse et flexibilité (Dupuy, 1999, 2000). Pour faire face aux conditions de circulation jugées compliquées, les personnes mettent en place des stratégies de contournement au niveau temporel (horaires), mais aussi dans la répartition des tâches de mobilité entre les membres du couple (Cailly, Dodier, 2007).

L'analyse des occurrences menée sur les utilisateurs de l'automobile (Figure 8.1) permet de mesurer la fréquence d'utilisation de chacun des mots associés aux déplacements quotidiens (Thème 1 de la grille d'entretien). Les résultats laissent apparaître cinq champs lexicaux importants. Le premier correspond aux cadres temporels quotidiens et hebdomadaires. Il renvoie principalement aux temps quotidiens et aux périodes avant et après travail (matin et soir). Les horaires (heure) constituent un élément important du discours et concernent notamment les heures de départ et de retour au domicile ainsi que la dépose et la récupération des enfants. Les durées (minutes) indiquent également l'importance des temps de déplacement fréquemment cités dans le discours des individus. Les personnes interrogées

évoquent instinctivement les autres périodes (week-end) et jours de la semaine (mercredi). Le second champ lexical est davantage associé aux supports de déplacement (routes, autoroutes). Le troisième concerne d'abord les difficultés rencontrées par les personnes au cours de leurs déplacements quotidiens. Il s'agit surtout des problèmes liés à la congestion et aux embouteillages et, plus sporadiquement, aux aléas (météo, accidents). Les modes de transport ressortent également comme des éléments importants du discours. Le mot « voiture » est logiquement le principal terme employé par les personnes interrogées, les autres modes (bus et train) se plaçant avant tout en opposition à l'automobile à laquelle ils sont comparés en termes d'avantages et d'inconvénients. Le cinquième champ lexical renvoie à la gestion des enfants. Il fait principalement référence à la dépose et à la récupération des enfants en fonction des horaires d'école.

Figure 8.1 - Analyse des occurrences de mots au sujet des déplacements quotidiens des utilisateurs de la voiture



Champs lexicaux	Fréquences
Cadres temporels (horaires, périodes de la journée)	230
Déplacements (infrastructures)	134
Difficultés (embouteillages)	117
Modes (voiture, bus, train)	88
Gestion des enfants (dépose, école)	28

Auteur : G. Drevon, 2015
Sources : Enquête G. Drevon, 2015

L'analyse des occurrences suggère que le discours des automobilistes est organisé autour de trois grandes thématiques. En premier lieu, le temps, qui correspond aux bornes temporelles de la journée. Ensuite, le déplacement en lui-même, qui renvoie aux infrastructures et aux modes de transport, l'ensemble étant jugé de manière négative en raison de conditions de déplacement difficiles. Enfin, l'analyse met en perspective les déplacements liés à la gestion des enfants.

Les utilisateurs de la voiture qui ont été interrogés dans le cadre de l'enquête sont relativement unanimes. Les déplacements domicile-travail sont le plus souvent associés à la pénibilité et au temps long. Le temps de déplacement domicile-travail est considéré comme un inconvénient, dont l'emprise est importante dans la temporalité de la journée. Certains répondants estiment notamment que le temps passé en voiture engendre de la fatigue et du stress. Ce temps incompressible semble également compliquer la conduite de la vie quotidienne et se répercute au niveau du ménage.

« *C'est le gros inconvénient de notre vie ici, pour moi c'est ça. J'y passe beaucoup trop de temps. En voiture, ça me prend deux heures par jour, 1 heure aller et 1 heure retour et puis c'est très fatigant. C'est quand même embêtant. C'est compliqué.* » Front 2, homme.

« *Les conditions sont difficiles parce qu'on est déjà très très nombreux. En hiver c'est encore pire au niveau des déplacements. Il y a tout le temps des bouchons, des accidents et là avec les barrages de police ça n'arrange rien.* » Act 1, femme.

« *Je pars le matin entre 7h30 et 8h30 et bon c'est clair l'accès à Grenoble c'est compliqué.* » Act 2, homme.

« *Les conditions de déplacement en elles-mêmes c'est horrible, ça donne pas envie d'aller travailler au Luxembourg. Il y a quelque temps c'était l'apothéose avec les attentats, moi je mettais quatre heures de transport par jour.* » Act 1, femme.

L'augmentation ponctuelle du temps de déplacement domicile-travail est aussi un événement redouté par les personnes interrogées. Dès que les conditions de circulation deviennent difficiles (intempérie, congestion, accident, etc.), le temps anticipé pour le déplacement peut augmenter et donc contrarier le planning d'activités initialement prévu. Aussi les individus prévoient-ils des marges de temps supplémentaires afin de compenser le temps éventuellement perdu au cours des déplacements de départ et de retour au domicile.

« *Moi le matin je fais tout en voiture, normalement j'en ai pour 1h, dans des cas catastrophiques ça m'arrive d'en avoir pour 2h, c'est vraiment catastrophique.* » Act 1, homme.

« *C'est difficile de traverser Luxembourg ville, ça reste compliqué. Je suis rarement en dessous d'1h pour le retour également. Si je dois récupérer les enfants à l'école, je prévois 1h30 pour avoir une marge.* » Front 1, femme.

« *Je suis sûr d'arriver au travail à temps avec quand même une marge parce que la vitesse de circulation est très moyenne.* » Front 1, homme.

Les conditions de circulation sont le plus souvent jugées compliquées. Ce constat est principalement lié à la densité du trafic. Certaines personnes interrogées évoquent également une dégradation des conditions de déplacement dans le temps. Globalement, elles jugent que les déplacements en voiture sont de plus en plus difficiles avec les années.

« *Les déplacements quotidiens c'est compliqué. Le moindre embouteillage, le moindre problème, intempéries, c'est foutu.* » Front 2, homme.

« *C'est horrible, c'est horrible. C'est de pire en pire au niveau circulation. C'est bourré de poids lourds et ça perturbe beaucoup plus la circulation.* » Front 2, femme.

« *J'ai habité là parce que c'était super pratique parce que c'est à côté de l'autoroute encore 30 minutes j'arrivais, maintenant, il faut un minimum, au mieux, il faut 1h10 pour aller jusqu'au Kirchberg.* » Front 1, femme.

Les représentations négatives des automobilistes quant à leurs déplacements domicile-travail corroborent les observations effectuées au niveau quantitatif. Toutefois, et bien que les utilisateurs réguliers de la voiture soient globalement peu satisfaits de leurs déplacements domicile-travail, cette représentation semble varier selon les périodes de la journée et de la semaine.

Pour les personnes interrogées, certains jours et horaires de la semaine et de la journée sont plus favorables à la circulation. Les conditions de déplacement du mercredi semblent s'être dégradées et correspondent en général à celles des autres jours de la semaine. Bien que ce constat soit nuancé, les journées qui se situent avant ou après le week-end (vendredi et lundi) sont davantage associées à de meilleures conditions de trafic.

« *Maintenant, on voit que le mercredi, c'est aussi l'horreur, et bon ça devient de pire en pire.* » Act 2, homme.

« *Je prends pas l'autoroute, je la prends à Voreppe après le péage donc voilà, on sait que le mardi, jeudi c'est l'horreur.* » Act 2, homme.

« *Il y a que le vendredi où c'est cool quoi, parce qu'il y'a une partie des RTT.* » Act 2, homme.

« *On se dit sur les bords des week-end, vendredi et le lundi ça a l'air de rouler plutôt mieux qu'au cœur de la semaine, le mercredi aussi. Le mardi et le jeudi, c'est censé être les pires. C'est pas toujours vrai, donc la corrélation, elle est pas de 100 %.* » Act 1, homme.

Les horaires situés en dehors des heures de pointe, comme le soir ou le matin, semblent plus propices au déplacement. Ces meilleures conditions de déplacement sont particulièrement appréciées par les automobilistes qui y voient une ressource : une partie de ceux que nous avons interrogés s'appuient sur cette opportunité pour organiser leurs déplacements en fonction de la flexibilité de leurs horaires de travail.

« *En ce moment, je pars à 5h mais c'est exceptionnel parce que souvent on commence à 7h. Pour aller à Luxembourg d'ici, des fois il faut même pas quinze minutes si on roule vite.* » Front 2, homme.

« *Le retour c'est cool, je pars entre 18h00 et 19h00 on va dire de là-bas, bon il y'a du monde mais ça roule quoi.* » Act 2, homme.

« *On peut pas dire que ça ne roule pas le soir, je vais mettre quoi 30 minutes pour rentrer.* » Act 2, homme.

Une part importante des enquêtés utilisent les transports en commun, comme le bus ou le train (15), mais l'utilisation de la voiture semble principalement liée à la gestion des enfants. Par ailleurs, le parent en charge de la dépose doit aussi s'adapter aux horaires des établissements scolaires. Cette contrainte qui renvoie aux cadres temporels des enfants réduit considérablement la marge de manœuvre offerte aux stratégies d'adaptation des horaires du déplacement domicile-travail. Les personnes interrogées au sujet de leurs déplacements quotidiens indiquent d'ailleurs que l'utilisation de la voiture comme moyen de transport est principalement déterminée par la nécessité de déposer ou de récupérer les enfants. Au niveau temporel, cette contrainte amène les parents à effectuer leurs déplacements domicile-travail au moment de la journée où les conditions de circulation sont jugées les plus difficiles.

« *C'est souvent le fait de récupérer les enfants qui fait le choix que je prends la voiture parce qu'après j'enchaîne parce que la vie familiale fait que c'est comme ça.* » Act 2, homme.

« *Le plus souvent c'est moi qui dépose les enfants à l'école à 8h20. Je ne traîne pas, je pose les enfants et je pars direct pour pas me prendre les embouteillages.* » Act 2, homme.

« *Sinon il faut prendre plusieurs bus. Sinon c'est amener les enfants en voiture à l'école revenir ici, prendre le bus jusqu'au centre-ville puis encore un autre bus, c'est pas possible.* » Front 1, femme.

« *Le matin, c'est moi qui emmène les enfants à l'école. Donc là c'est moi qui pars en voiture, sinon ça me ferait des trucs trop dingues d'aller là-bas en voiture, revenir là choper un bus, machin. Donc je fais tout en voiture, j'emmène les enfants en voiture, je les dépose. J'attends qu'ils entrent en classe, je repars à Grenoble en prenant l'autoroute.* » Act 1, homme.

« *J'ai pas le choix comme c'est la dépose des enfants, je pars dans le bouchon quoi. Je suis dans la voiture à 8h30 en plein dans le truc quoi.* » Act 2, homme.

La dépose des enfants ne constitue pas l'unique élément explicatif du choix de l'automobile comme mode de transport. Les activités régulières qui ajoutent une boucle au niveau de l'enchaînement des activités semblent pousser les personnes à utiliser la voiture même lorsqu'elles sont coutumières de l'utilisation des transports en commun pour leurs déplacements quotidiens.

« *S'il y a besoin de se déplacer dans l'agglo pour aller voir les beaux-parents, pour aller faire une activité, je prends la voiture.* » Act 2, homme.

« *Le mercredi comme on va chercher les filles au centre aéré, on prend la voiture pour aller les chercher pour avoir plus de*

facilité, parce qu'à vélo c'est un peu plus compliqué. » Act 1, femme. « *La voiture c'est vraiment quand il fait pas beau ou s'il y a des choses à faire après comme des petites courses, des choses comme ça.* » Act 1, femme.

« *Je prends parfois la voiture une fois par semaine, le mardi pour un besoin perso. J'entraîne une équipe de hand de gamins à 17h30 et pour être sûr d'être à l'heure, la voiture il y a pas mieux.* » Act 2, homme.

L'utilisation de la voiture pour les déplacements quotidiens reste associée à la pénibilité liée aux conditions de circulation. Le déplacement est pesant pour les individus qui subissent les conséquences temporelles des impondérables, comme les accidents ou les embouteillages.

Les cadres temporels des enfants et les horaires sont des éléments structurants des déplacements, et ce à deux niveaux :

- Les enfants orientent le choix modal vers la voiture qui garantit flexibilité et possibilité d'enchaînement depuis la dépose à l'école vers le travail.
- Ces cadres déterminent les horaires de départ du domicile et de retour depuis le travail en vue de déposer et de récupérer les enfants. Cette obligation constitue également un élément de pression dès lors que les conditions de déplacement se compliquent.

Les résultats proposés ici corroborent l'état actuel des connaissances à plusieurs niveaux. La littérature et de nombreux rapports ont montré que les déplacements domicile-travail entraînaient stress et fatigue (Evans, Carrère, 1991 ; Ricroch, 2011 ; Schmitz *et al.*, 2012). Moins nombreuses sont les recherches qui rendent compte des effets d'aléas particulièrement redoutés dès lors qu'ils contrarient le projet de déplacement et, plus globalement, le planning d'activités envisagé. Le lien avec les enfants apparaît clairement au niveau du choix modal

(McFadden *et al.*, 1973 ; Yarlagadda, Srinivasan, 2008 ; Lang *et al.*, 2011). La littérature scientifique évoque aussi les arrangements, dans le cas des déplacements domicile-travail (Saleh, Farrell, 2005), et montre qu'ils tendent à diminuer le niveau de stress qui varie non seulement selon le niveau de flexibilité des horaires, mais aussi selon le mode de transport utilisé (Wener, Evans, 2011).

Les transports en commun, un outil de pause

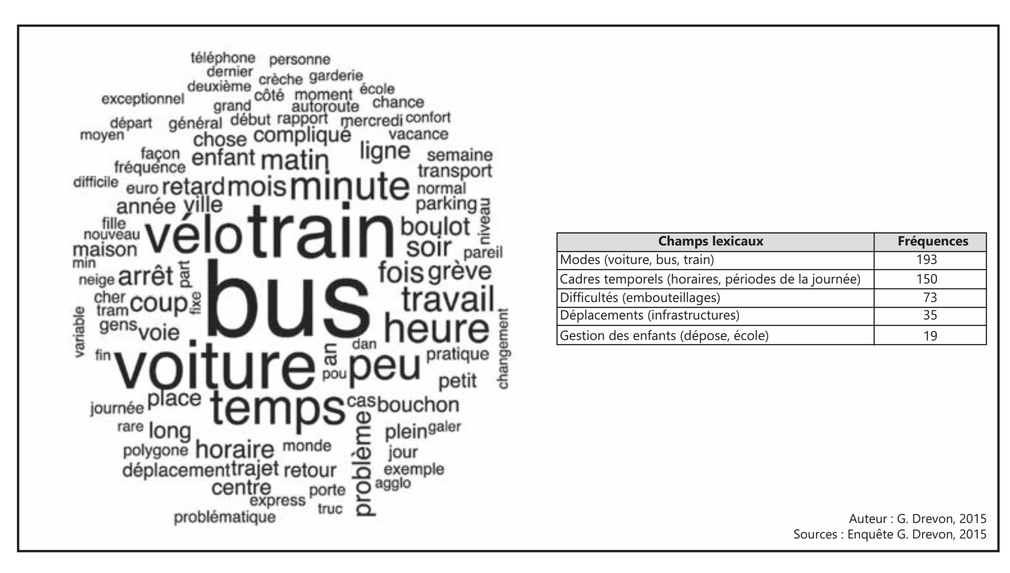
Une part importante des personnes (15) interrogées utilisent régulièrement les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail. Bien que les champs lexicaux employés pour décrire les déplacements en transport en commun soient proches de ceux des utilisateurs de la voiture, les représentations associées au train et au bus sont plus nuancées. Le temps de déplacement en transport en commun peut être également dédié à d'autres activités personnelles et professionnelles. À certains égards, il constitue un temps de délassement. Il peut être apprécié par certaines personnes, mais également constituer une source de stress dès lors que les problèmes techniques et les grèves entraînent des retards et des situations non planifiées par les individus.

L'analyse des occurrences (Figure 8.2) montre que les champs lexicaux qui caractérisent les utilisateurs des transports en commun sont plutôt proches de ceux des automobilistes, mais elle se différencie par la hiérarchie selon la fréquence. Les modes (bus, train, voiture et vélo) constituent le principal champ lexical du discours des personnes interrogées. Bien que ces individus utilisent principalement les transports en commun en termes de distance, ils se caractérisent aussi par une pratique importante de l'intermodalité.

Comme pour les utilisateurs de la voiture, les cadres temporels (horaires, périodes de la journée et de la semaine) occupent une place importante dans le discours. Les difficultés

traditionnelles liées aux transports en commun (grèves, retards) sont relativement présentes dans le corpus collecté auprès des enquêtés. Enfin, les termes associés aux enfants tiennent également une place importante dans le discours des usagers.

Figure 8.2 - Analyse des occurrences de mots concernant les déplacements quotidiens pour les utilisateurs des transports en commun



Champs lexicaux	Fréquences
Modes (voiture, bus, train)	193
Cadres temporels (horaires, périodes de la journée)	150
Difficultés (embouteillages)	73
Déplacements (infrastructures)	35
Gestion des enfants (dépose, école)	19

Auteur : G. Drevon, 2015
Sources : Enquête G. Drevon, 2015

Cette seconde analyse descriptive portant sur les utilisateurs des transports en commun confirme les trois thématiques dégagées précédemment. Tout d'abord, le temps qui renvoie principalement aux cadres temporels, et le déplacement associé aux modes de transport et aux difficultés. Enfin, le thème des enfants, qui se rattache plus spécifiquement à la dépose et à l'accompagnement. La compréhension des représentations relatives aux transports en commun nécessite d'être approfondie à partir de l'analyse du corpus d'entretien.

L'analyse qualitative du discours associé aux déplacements en transport en commun confirme la prégnance des difficultés

rencontrées par les usagers. Les retards sont le plus souvent évoqués par les personnes interrogées. Les grèves des transports ainsi que la longueur des trajets constituent également une source d'insatisfaction.

« *Depuis le début de l'année comme c'est en travaux c'est 100 % de retard donc 10 minutes de retard tous les jours matin et soir. Autrement les grèves de la SNCF c'est deux à trois fois par mois et les retards c'est toutes les semaines un à deux retards. C'est à chaque fois 15 à 20 minutes de temps en plus. Je ne suis absolument pas satisfait de la SNCF. On paye de plus en plus cher et ça marche de moins en moins bien. Les tarifs augmentent deux à trois fois par an de 3 % en moyenne et pour un service qui est toujours inférieur. J'attends qu'ils respectent les horaires.* » Act 2, homme.

« *Les conditions de déplacement c'est long, c'est trop long.* » Act 2, homme.

« *Je mets parfois des temps de trajet longs et ça peut générer un peu de stress.* » Act 1, femme. « *Moi je suis très insatisfaite. Je pars de la maison à 6h20 du matin pour aller au boulot au P+R à Frisange juste à la frontière.* » Front 2, femme.

« *Niveau timing, je pense que le bus ou la voiture, ça revient au même. Mais la voiture quand il neige, quand il pleut on est pas obligé de marcher 10 minutes dehors quoi.* » Front 2, femme.

« *Après de nouveau quand on sort et qu'on arrive à Hespérange, il n'y a de nouveau plus de ligne de bus, on est bloqué des fois 25 minutes, une demi-heure, parce qu'il y a ceux qui viennent de la Cloche d'Or d'un côté.* » Front 2, femme.

Bien que l'analyse des occurrences mette plutôt l'accent sur les difficultés, les utilisateurs des transports en commun (bus et train) semblent assez satisfaits de leurs conditions de dé- placement quotidien. Selon leurs propos, les transports en commun constituent des moyens de transport fiables et rapides.

L'argument économique par rapport à l'automobile et la participation importante des employeurs au coût de transport ne sont pas étrangers à l'appréciation plutôt positive des transports en commun.

« *Je suis totalement satisfaite du service bus express, c'est super fiable, c'est super rapide, on double tout le monde dans les embouteillages parce qu'ils ont leur voie maintenant, c'est tranquilisant.* » Act 2, femme.

« *Je prends le bus et je suis plutôt satisfaite.* » Act 1, femme.

« *Je suis très satisfaite de mes déplacements en bus. Tous les deux on a signé un plan de déplacement entreprise. On a tous les deux une participation de l'employeur à hauteur de 80 % de notre abonnement.* » Act 1, femme.

« *Au niveau tarif c'est imbattable, en plus c'est subventionné ça coûte 30 euros par mois.* » Act 2, homme.

« *Le bus, c'est hyper pratique, il prend la voie spéciale et en plus il me pose vraiment proche du boulot et il y'a pas de changement.* » Act 2, homme.

« *Une fois qu'on est dans le bus, on réfléchit plus et ça c'est très agréable, c'est reposant par rapport à la voiture.* » Act 2, homme.

« (*… au début un train par heure en 2002, un train des années 1950 et maintenant un train toutes les quinze minutes extrêmement bien équipé.*) », Front 1, homme.

« *Je suis globalement satisfait du train. Après c'est quoi les attentes, moi je veux un train qui parte à l'heure où il y'a de la place et après basta.* » Act 2, homme.

À distance domicile-travail égale et par rapport à la voiture, le bus et le train semblent moins fatigants et moins stressants, et le temps de déplacement mieux vécu par les utilisateurs des transports en commun. En desservant les zones d'habitation des

personnes et en les déposant à proximité de leur lieu de travail, ces modes présentent une importante dimension pratique pour leurs utilisateurs et favorisent la pratique de l'intermodalité. Une attention toute particulière est portée au respect des horaires qui garantit l'harmonie des cadres temporels.

Au-delà de l'argument tarifaire et de la problématique des retards, le discours associé au temps de déplacement en lui-même est particulièrement intéressant dès lors qu'il suggère une importante satisfaction. En effet, à la différence de la voiture, les usagers des transports en commun ne sont pas directement impliqués dans la conduite. Ils bénéficient ainsi d'un temps disponible qui se prête à d'autres pratiques de délassement, de travail ou de gestion de la vie familiale. Souvent associé à un temps perdu, le déplacement domicile-travail devient alors une période quotidienne appréciée.

Le temps de déplacement en transport en commun semble consacré à différentes activités. Ce temps est donc réinvesti. Les personnes interrogées déclarent profiter du déplacement pour se reposer, lire, jouer, envoyer des SMS ou gérer leurs mails. Considéré comme un moment personnel, le déplacement constitue également une coupure entre la vie professionnelle et la vie familiale.

« *On se colle dans un coin et puis tu lis ton bouquin et tu es tranquille. Moi j'aime bien avoir mon temps de lecture comme ça ou des fois je prends des notes.* » Act 2, femme.

« *Moi dans le train j'envoie des SMS que j'ai pas eu le temps d'envoyer dans la journée, maintenant, je regarde mes mails, je joue aux échecs, je bouquine de temps en temps.* » Act 2, homme.

« *Pendant le bus j'écoute la musique, sinon je travaille, je regarde aussi mon téléphone portable, les news, j'écoute la musique.* » Act 1, femme.

« *J'ai ce temps-là pour me reposer, pour lire, pour finir ma nuit et pareil pour le retour, ça me permet d'avoir une pause entre le boulot et le retour à la vie familiale, donc ça c'est très bien.* » Act 2, femme.

Bien que le temps de déplacement en transport en commun soit globalement apprécié par les personnes et constitue un temps de la vie quotidienne à part, consacré à des pratiques personnelles, les dysfonctionnements peuvent engendrer un stress dès que les cadres temporels s'entrechoquent.

L'utilisation des transports en commun confronte l'usager à des horaires fixes qui constituent le cadre temporel du déplacement. Les principaux dysfonctionnements qui caractérisent les transports en commun sont liés aux perturbations qui se manifestent particulièrement au travers des retards. Au niveau individuel, ces derniers représentent un élément de stress pour les personnes interrogées. Un stress qui semble apparaître dès que le temps de déplacement empiète sur les sphères professionnelles ou familiales : le temps plus important alloué au déplacement en raison d'un retard perturbe les activités de l'individu. Il en résulte une sorte d'entrechoquement des cadres temporels. Le temps effectivement employé pour le déplacement dépasse la prévision, et le sentiment de stress est directement associé à la temporalité de l'activité suivante, le travail par exemple. Cette situation est particulièrement prégnante dans le cas des actifs soumis à des horaires de travail fixes et semble moins importante si les personnes interrogées disposent d'une certaine flexibilité pour leurs heures de travail. Ce même sentiment apparaît dès que le temps de déplacement augmenté par un retard empiète sur un engagement familial, comme la récupération des enfants après l'école ou des activités périscolaires. Placés devant l'impossibilité d'assumer ou de respecter le programme d'activités prévu, les personnes se trouvent en situation de stress. L'entrechoquement

des cadres temporels liés aux sphères spatiale, professionnelle et familiale semble provoquer des tensions pour les individus et pour leur famille.

« *Je mets parfois des temps de trajet longs et ça peut générer un peu de stress. Moi dans mon boulot, je pointe, du coup je suis obligé de faire un certain nombre d'heures sur le jour et si je les fais pas je dois rattraper. Je peux pas jouer sur le soir parce que c'est moi qui suis en charge des enfants, donc des fois, c'est un peu la course.* » Act 1, femme.

« *C'est à la limite du trop long, quand il faut rentrer à 16-17h pour voir la maîtresse et compagnie, là ça devient compliqué parce que ça fait partir tôt du boulot, donc c'est pas la même.* » Act 2, homme.

« *J'ai des coups de speed parfois le soir parce que ça bouche le soir en ville. Et là je me dis flûte il faut que j'aille cherche les enfants. Donc là c'est opération téléphone, c'est les voisines, est-ce que vous pouvez me dépanner ?* » Act 1, femme.

Confrontées aux imprévus ponctuels, les personnes disposent de ressources et font appel à des parents ou à des voisins qui assumeront le programme d'activités prévu. L'exemple de la gestion de l'imprévu témoigne de la capacité d'adaptation des individus qui mettent en place des stratégies utilisant différents leviers. Les résultats des analyses sur le discours des usagers des transports en commun permettent de dégager plusieurs enseignements :

- Tout d'abord, cette temporalité quotidienne est jugée moins pénible par rapport aux automobilistes comme l'ont déjà signalé les grandes enquêtes de mobilité (ENTD, 2007 ; EMF, 2011).
- Ce temps de la vie quotidienne est un moment privilégié dédié à diverses activités professionnelles ou de loisirs. Ce résultat renvoie aux travaux sur les temps de déplacement

en transport en commun et sur les significations auxquelles ces temps sont associés (Flamm, 2004b, 2005).

- Pour les géographes, le développement de pratiques spécifiques dans le cadre de la mobilité quotidienne contribue également à la construction d'une territorialité mobile qui renvoie aux modes d'appropriation du temps de déplacement (Pradel *et al.*, 2014).
- Comme pour les automobilistes, les aléas sont une source de stress. La rupture dans le schéma de mobilité planifié implique des réagencements dans le projet de déplacement. Bien que ce phénomène soit connu, il permet de révéler les modalités de gestion de ces contretemps.
- L'enquête révèle que les familles interrogées s'appuient sur leurs ressources principalement sociales pour contourner l'aléa. Cette observation apporte un deuxième élément de compréhension des stratégies développées par les individus face à la conduite de la vie quotidienne.

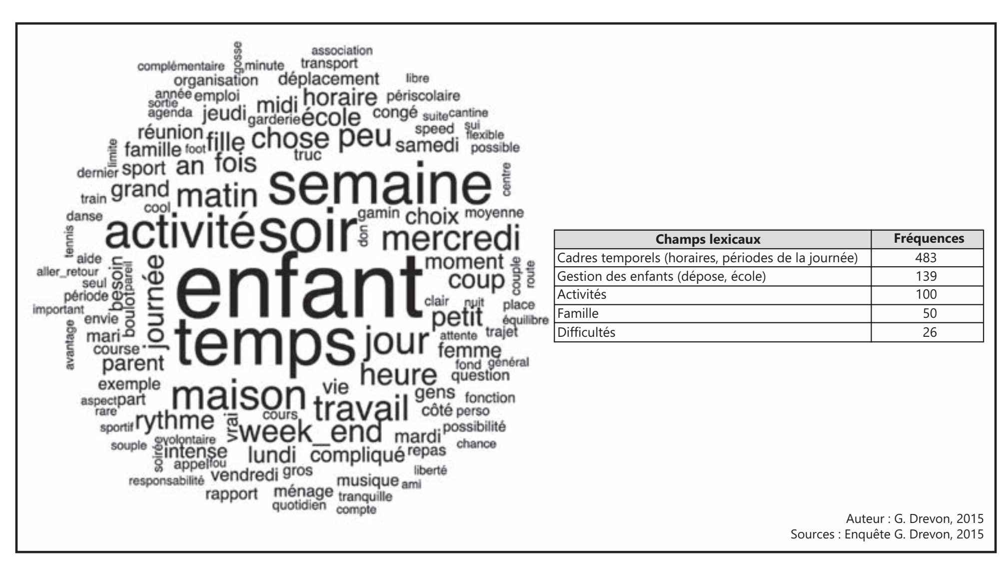
Ces premiers éléments nous ont permis de comprendre le rapport entretenu par les individus avec leurs déplacements quotidiens, aussi bien en voiture que par les transports en commun. Les résultats de l'enquête qualitative tendent à confirmer la première hypothèse de travail concernant la pénibilité des déplacements quotidiens pour les populations des deux terrains d'études. Des nuances apparaissent cependant entre les différents modes de transport. Les aléas constituent des facteurs de stress qui s'expriment à travers une dissonance entre le devoir d'assumer le schéma d'activités planifié et la situation de retard. Cette dissonance devient perceptible quand il s'agit de gérer les enfants. Les modalités d'organisation des déplacements quotidiens semblent s'appuyer sur deux types de ressource principaux : tout d'abord, les ressources temporelles, qui permettent d'ajuster les horaires de déplacement, puis les ressources sociales, qui interviennent dans la gestion de l'aléa par exemple.

Un rythme de vie particulièrement soutenu en dehors du domicile

La vie familiale est ainsi rythmée par les activités de l'ensemble des membres du ménage. Chacun présente un planning d'activités qui lui est propre. Les parents doivent jongler entre vie professionnelle, vie familiale et déplacements quotidiens. Les cadres temporels et les plannings d'activités doivent s'accorder pour faciliter la conduite de la vie quotidienne en dehors du domicile. Toutefois, la gestion de la vie familiale inclut également celle du foyer et des activités de la vie courante. La répartition des tâches liées aux enfants et aux tâches ménagères dans le cadre du foyer constitue un facteur déterminant dans les modalités d'organisation et les stratégies.

L'analyse des occurences du discours associé au rythme d'activité hebdomadaire (Figure 8.3) permet de dégager cinq grands thèmes. Les cadres temporels (N = 493) constituent le thème principal du discours des personnes enquêtées, qui

Figure 8.3 - Analyse des occurrences de mots associés au rythme d'activité quotidien



Champs lexicaux	Fréquences
Cadres temporels (horaires, périodes de la journée)	483
Gestion des enfants (dépose, école)	139
Activités	100
Famille	50
Difficultés	26

Auteur : G. Drevon, 2015
Sources : Enquête G. Drevon, 2015

renvoie principalement aux bornes temporelles et aux périodes de la journée. Les mots et les expressions associés à la gestion des enfants occupent également une place importante (N = 139). Ces expressions relatives aux activités quotidiennes et régulières viennent en seconde position. La famille représente également un élément structurant du discours. Enfin, les difficultés de la conduite de la vie quotidienne sont relativement présentes dans le discours des personnes interrogées. Ce premier niveau d'analyse descriptive laisse apparaître trois éléments importants. Tout d'abord, le rythme d'activité est principalement associé à la gestion du temps et des horaires à l'échelle de la journée et de la semaine. Globalement centré sur la famille, le discours des individus montre l'importance des enfants et de leurs activités. Enfin, l'ensemble semble teinté par les difficultés de la vie familiale.

Afin de dépasser la simple description des expressions utilisées par les personnes rencontrées, nous poursuivrons par une analyse approfondie de leurs propos.

Pour la grande majorité d'entre elles, le rythme de vie quotidien est très soutenu. Cette représentation est le plus souvent associée à la gestion des enfants. Les cadres temporels des enfants et la nécessité de les récupérer à des horaires contraints sont un élément important du rythme de la semaine. Certains horaires et bornes temporelles doivent être respectés par les parents. L'accompagnement des enfants dans leurs activités de loisirs constitue un élément structurant du planning d'activités. La gestion des enfants et de leur mobilité pèse sur les parents dès lors que chaque enfant doit réaliser une à plusieurs activités en dehors du temps scolaire et au cours de la semaine. Bien que cela soit peu souligné, les responsabilités professionnelles et le temps de déplacement apparaissent également dans le discours des personnes. Toutefois, dans l'ensemble, le rythme soutenu renvoie principalement au planning d'activités des enfants qui oblige les parents à enchaîner les accompagnements au cours de la semaine, en articulant vie professionnelle, déplacements quotidiens et gestion du ménage.

« *Le rythme est monstrueux, après on l'a choisi.* » Front 2, homme.

« *Effréné, on l'a choisi, on s'en plaint pas, je préfère bouger plutôt que de rester à rien faire.* » Front 2, femme.

« *À fond les ballons…* » Front 2, homme.

« *À fond, à fond moi ce que je dirais c'est que c'est bien rôdé, ça tourne bien mais il faut pas qu'il y ait trop de sable dans la machine.* » Act 1, femme.

« *C'est dingue. On a des copains qui disent que quand ils ont vraiment une semaine de merde, ils disent que c'est la semaine de notre famille. On est la référence de la vie de con quoi, de fou en fait.* » Act 2, femme.

« *Bah quatre gamins aussi. Par exemple les gamins tous les soirs il y en a au moins un qui rentre après 20h30 parce qu'il a du basket quoi. Si c'est pas lui, c'est moi qui rentre tard, après le jeudi, c'est toi qui va maintenant rentrer tard aussi.* » Act 2, homme.

« *Oui le rythme est soutenu, c'est-à-dire il y'a les activités des enfants le soir, il y'a le départ qui est important. Des fois il faut croiser. Pendant qu'il y en a un (enfant) qui a une activité, il faut faire manger les autres.* » Act 2, homme.

« *C'est quand même assez speed et pour ce qui est des activités des enfants, ce serait pas possible qu'on revienne exprès pour en choper un et l'emmener au cours de chant ou je sais pas quoi.* » Act 1, homme.

« *La semaine est assez tendue sur l'ensemble. Déjà les enfants ça implique une réduction du temps de travail, je vais moins faire facilement des heures supplémentaires.* » Act 1, homme.

« *Quand on rajoute ensuite les enfants, les devoirs et les activités, on peut dire qu'on a un rythme vraiment très soutenu pendant la semaine et pas beaucoup de temps.* » Front 1, homme.

« *On cale nos emplois du temps en fonction des plannings des enfants.* » Front 2, femme.

« *Oui il y'a des activités tous les soirs que ce soit l'un ou l'autre quand on est ensemble, on est dehors pour eux le lundi, le mardi, le jeudi par contre mercredi après-midi il y a plusieurs activités. C'est pour les enfants tous les soirs c'est sport et musique.* » Front 1, femme.

«*Pour les enfants c'est compliqué, le petit il faisait du foot le mercredi mais c'est plus possible. La semaine c'est le boulot et puis évidemment on a des enfants donc il faut suivre les devoirs. Quand on rentre on s'occupe tout de suite des enfants.* » Front 1, homme.

« *Le mercredi, je fais des allers-retours tout le temps c'est que des allers-retours, je passe la journée à conduire les enfants dans la voiture, je fais le taxi. Les trois filles ont la danse et lui la gym. Après le petit il a les RDV chez l'orthophoniste.* » Act 2, femme.

«*J'ai quatre enfants, chacun fait une activité au moins trois fois par semaine vous voyez bien que vous avez plus de déplacements que de jours dans la semaine quoi.* » Act 2, femme.

«*Aujourd'hui, j'ai compté, j'ai passé deux heures dans la voiture, juste à gérer du quotidien quoi.* » Front 2, femme.

L'analyse confirme la thèse de rythmes d'activité particulièrement soutenus pour l'ensemble des couples rencontrés. La compréhension du rythme apporte également des éléments importants en s'appuyant sur le rapport entretenu par les familles avec leurs temporalités quotidiennes. À notre connaissance, peu de travaux interrogent cette dimension temporelle qui permet pourtant de mieux comprendre les éléments structurants de la vie quotidienne des familles à partir d'une vision plus globale qui entend résumer les interactions entre les sphères de la vie quotidienne.

L'analyse fine du discours portant sur le rythme de vie quotidien met en perspective cinq éléments :

- La préoccupation des couples porte davantage sur l'enchaînement des activités et sur la recherche du bon

accord. Ce résultat renvoie notamment aux patrons d'activités qui peuvent être considérés comme le marqueur des agencements entre les sphères de la vie quotidienne.

- Le travail apparaît comme un élément secondaire, alors qu'il est considéré comme un lieu structurant des modalités de déploiement des activités au regard du budget temps qui lui est consacré.
- Les enfants constituent l'élément central de la conduite de la vie quotidienne des familles rencontrées.
- Présenté comme un choix, ce rythme d'activité semble soutenable sous réserve de concessions bien connues qui prennent, par exemple, la forme du travail à temps partiel (Nicole-Drancourt, 1990).
- Bien que le rythme intense d'activité soit en partie déploré par les familles rencontrées, il semble largement compensé par la satisfaction résidentielle.

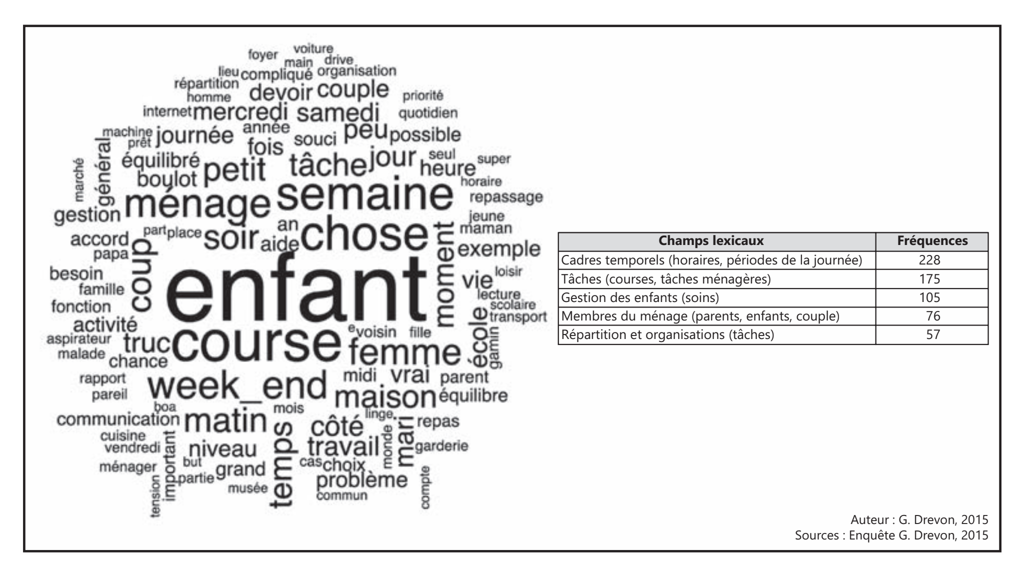
Rythme de vie au sein du foyer et répartition des tâches

La gestion du foyer est clairement un élément central de la vie familiale. Dans le cadre d'un rythme de vie globalement soutenu, la réalisation des tâches propres à la gestion du ménage peut s'avérer complexe et se prête à une analyse plus fine, particulièrement au niveau des organisations au sein du couple.

L'analyse des occurrences de mots et d'expressions associés à la gestion du foyer conduit à dégager cinq grands champs lexicaux. Comme pour les déplacements quotidiens, les cadres temporels occupent une place prépondérante dans le discours des personnes interrogées. Ils renvoient principalement aux périodes de la journée et de la semaine durant lesquelles sont réalisées les tâches liées à la gestion du foyer (soir, matinée, week-end). Comme l'indique la figure 8.4, ces tâches se divisent

en deux grands champs lexicaux : d'une part, celui des tâches liées aux achats de la vie courante (alimentation, fournitures) et, d'autre part, celui des soins associés aux enfants (repas, toilette, devoirs) qui constitue un élément central du discours. Enfin la désignation des membres du ménage fournit un premier indicateur qui fait écho au cinquième champ lexical qui témoigne de la répartition et de l'organisation des tâches. C'est principalement sur ce point que nous souhaitons axer notre propos en tentant de comprendre comment les couples se répartissent les tâches et quelles sont les modalités d'organisation.

Figure 8.4 - Analyse des occurrences de mots associés à la gestion du foyer



Champs lexicaux	Fréquences
Cadres temporels (horaires, périodes de la journée)	228
Tâches (courses, tâches ménagères)	175
Gestion des enfants (soins)	105
Membres du ménage (parents, enfants, couple)	76
Répartition et organisations (tâches)	57

L'enquête révèle que les couples jugent disposer de peu de temps personnel ou conjugal. La gestion des enfants et du foyer occupe une place importante dans le planning de la journée. L'ensemble exerce une forte pression sur les membres du couple qui expriment une certaine frustration face au temps limité dont ils disposent. La période située après 20 h semble davantage consacrée

au couple. Une partie des personnes interrogées tend à sanctuariser certaines périodes de la semaine ou à programmer des week-ends en se dégageant de la charge liée aux enfants. Les temps du couple représentent un élément particulièrement important de la vie du ménage en vue d'éviter la désynchronisation qui peut aboutir à des cas de séparation. Cette situation pousse d'ailleurs les personnes interrogées à favoriser la coordination des cadres temporels dès que des tensions apparaissent.

Bien que la notion d'équilibre se prête à la subjectivité, la répartition des tâches de la vie courante au sein des couples est partagée. L'analyse fine du discours sur la répartition des tâches montre un clivage important entre les couples qui s'appuient davantage sur l'un des deux membres et ceux qui présentent un certain équilibre. Dans le premier cas, et même si les groupes enquêtés ne sont pas représentatifs des populations, ce sont d'abord les femmes qui semblent prendre en charge la plus grande partie des tâches liées à la gestion de la maison et des enfants au quotidien. Les hommes interviennent de manière plus ponctuelle, lorsqu'une assistance est nécessaire. La bi-activité semble en partie justifier une répartition équilibrée des tâches liées à la gestion du foyer. L'argument des normes et des valeurs sociales actuelles est également évoqué. Face aux contraintes de la conduite de la vie quotidienne, l'équilibre apparaît comme une ressource pour le couple : la communication et la répartition équilibrée facilitent l'appréhension du quotidien. Les dissensions liées à l'investissement dans le foyer sont moins présentes chez les couples montrant un fort équilibre dans la répartition des tâches.

« *Il faut gérer les activités. Ce qui nous met la pression c'est le tout forcément. On ne vit pas ensemble en fait.* » Front 1, homme.

« *On a très peu de temps pour nous. On a pas des moments où on se retrouve tous les deux.* » Act 1, femme.

« *Vers 21h30 c'est le mauvais réflexe mais on allume la télé et on est un peu des loques.* » Front 2, homme.

« *Disons qu'on a du temps pour nous après 20h lorsque les enfants sont couchés.* » Front 2, homme.

« *Après pour nous deux on a peu de temps de couple. On essaye de se faire des sorties resto mais c'est rare, ça arrive mais c'est rare.* » Act 1, homme.

« *Après on a un temps de couple après 21h en fait et puis le samedi matin qui est réservé maintenant parce que les enfants sont aussi plus grands.* » Act 2, femme.

« *Il y a des week-ends qu'on s'organise juste tous les deux. Quand mon mari est là, il est vraiment là.* » Act 2, femme.

« *Quand je travaille de nuit, on se croise. Je connais des couples qui ont divorcé à cause de ça, c'était devenu trop compliqué pour eux.* » Front 2, femme.

« *On se croise pas mal, il y a des périodes où on se croise complètement, mais maintenant, on a pris notre parti, on essaye de garder des plages où on se retrouve. On arrive à se coordonner, on a eu des périodes où on vivait l'un à côté de l'autre. D'ailleurs ça a fini par une séparation.* » Act 2, femme.

« *C'est moi, c'est tout moi. Oui quasiment c'est tout moi. Faire les achats, m'occuper des enfants, c'est moi.* » Act 2, femme.

« *En général je gère tout. Les courses, l'école.* » Act 2, femme.

« *Alors tout ce qui est course, c'est moi. Pour le repas le soir, c'est en fonction de l'heure à laquelle elle va rentrer.* » Act 1, homme.

« *Oui c'est 2/3 pour moi. Il faut dire que ma fille est très exigeante, elle est maniaque. Quand il dit 1/3, 2/3, il est reconnaissant.* » Front 2, femme.

« *Je fais à peu près tout. Quand madame travaille le matin et qu'elle rentre à 13h, le dîner est prêt. Le déjeuner est prêt. Elle rentre, elle vient, elle s'attable et elle mange.* » Front 2, homme.

« *Ça a toujours été équilibré entre nous, ça a toujours été comme ça.* » Act 1, homme.

« *C'est équilibré. T'es obligé de travailler à deux. L'époque où la bonne femme, elle faisait tout, c'est plus possible.* » Front 2, homme.

« *Quand on est tous les deux à travailler, c'est réparti de manière équilibrée.* » Act 2, homme.

La répartition des tâches associées à la gestion des enfants et du foyer semble témoigner de la prégnance de deux modèles. Le premier, déséquilibré, s'appuie principalement sur l'un des deux membres du couple et plus particulièrement sur la femme. D'ailleurs, cette répartition semble se trouver à l'origine de dissensions au sein du couple. Le second correspond davantage à une répartition équilibrée des tâches entre les deux membres du couple qui s'appuient sur cet équilibre pour faire face aux contraintes de la vie quotidienne.

Le discours associé aux modalités de répartition des activités dans des accords tacites principalement liés aux valeurs et aux normes portées par les couples pourrait expliquer la répartition des tâches. L'analyse de ce discours semble apporter d'autres éléments de compréhension dans la répartition des tâches. Tout d'abord, l'attrait pour telle ou telle tâche intervient dans la répartition : le membre qui apprécie peu une activité contrainte – par exemple, faire les courses – en sera exempté et le second membre prendra le relais pour cette même tâche qu'il considère plus attrayante qu'une autre, celle-là prise en charge par le premier membre. Certains ménages tiennent compte du déséquilibre de charge lié au travail. Dès que l'un des deux membres du couple travaille davantage, il prend en charge une part moins importante des tâches associées à la gestion du foyer.

Enfin, les personnes interrogées semblent à l'écoute de leur conjoint, manifestant une certaine empathie quant à l'état de fatigue. Cet élément est déterminant et permet de reconfigurer la répartition dans des situations particulières, comme dans le cas de journées stressantes marquées par de longs déplacements domicile-travail. Les modalités de répartition des tâches mettent en perspective le rôle de la communication au sein du couple.

Les familles rencontrées dans le cadre de l'enquête sont soumises à un rythme de vie quotidien soutenu qui s'inscrit dans des cadres temporels contraints et fortement présents dans le discours des individus. Les pressions temporelles qui s'exercent sur les individus prennent principalement leur source dans l'enchaînement des activités associées à la gestion du planning des enfants durant des périodes de temps libérés. La gestion des enfants pèse dans la balance de la vie quotidienne, et les parents disposent de temps personnels et conjugaux très limités. La gestion du foyer et des tâches associées relève de deux grands modèles : d'un côté, les couples où la répartition est déséquilibrée ; de l'autre, les couples où l'équilibre des tâches semble institué. Dans le cas où le déséquilibre prévaut, des dissensions sont perceptibles. Comme dans le cas des déplacements quotidiens et face à ces pressions temporelles, des stratégies d'adaptation et des organisations sont mises en place, qui dépassent la coordination et la répartition des activités et des tâches déjà évoquées plus haut. Elles renvoient à des stratégies et à des organisations durables faisant appel à des ressources extérieures au foyer.

« *En général c'est mon mari qui fait les courses parce qu'il dépense moins que moi. Il est plus économe que moi. J'aime pas trop faire les courses et en plus moi j'ai suffisamment avec la maison, c'est déjà pas mal.* » Act 1, femme.

« *C'est par attrait des différentes tâches. Le marché moi ça ne m'intéresse pas. Il n'y a pas d'accords entre nous. On s'organise au jour le jour, on essaye de prévoir s'il y a des choses.* » Act 1, homme.

« *Ça paraît logique que ce soit moi qui fasse les choses étant donné qu'il travaille la semaine la journée et moi je fais des nuits et je travaille moins à 60 % donc ça paraît normal enfin.* » Act 2, femme.

« *On prend en compte la fatigue de l'autre. On fait aussi en fonction des affinités, moi je fais aussi ce qui me plaît. Le linge par exemple moi je ne repasse pas par contre aller faire les courses même si c'est fatigant, j'y vais quand même.* » Act 2, homme.

« *J'ai fait deux heures de voiture aujourd'hui à 13h30 j'ai dit j'en ai marre, j'arrête. Après mon mari a pris le relais.* » Front 2, femme.

Des stratégies et des ressources différenciées pour tenir le rythme

Les stratégies témoignent des capacités d'adaptation des personnes. Elles sont mises en place par les couples au sein du foyer. Ces ajustements qui permettent d'assurer les besoins de mobilité de chacun des membres du ménage se répercutent sur les comportements spatio-temporels. Face au rythme de vie soutenu, les couples rencontrés insistent assez généralement sur l'importance de la qualité de la communication. Celle-ci est un élément notable pour la coordination et la mise en place des organisations. Certaines plages horaires sont consacrées à cet exercice qui permet de mettre en place la répartition des tâches et des activités et de signaler les difficultés ainsi que les dysfonctionnements.

« *On communique bien, c'est essentiel sinon on peut pas fonctionner.* » Act 2, homme.

« *La communication c'est comme tout ça s'apprend. Quand c'est bien il faut parler, quand c'est pas bien il faut parler aussi.* » Act 1, femme.

« *Il faut s'organiser, communiquer et on arrive à être complémentaires.* » Act 1, homme.

« *On essaye d'équilibrer, souvent le samedi matin, on discute de ce qu'on va faire le week-end, on s'organise comme ça. On essaye de bien communiquer.* » Front 1, femme.

La coordination ainsi mise en place grâce à la communication fait apparaître des organisations serrées. Des routines éprouvées par les années se révèlent (De Coninck, 2014 ; Pradel *et al.*, 2014). Elles semblent en premier lieu destinées à faciliter la conduite de la vie quotidienne. Chacun des membres du couple se voit assignée une tâche dans un cadre temporel précis (matin, soir) renforcé par un système de relais. Le discours des personnes interrogées trahit une dimension quasi martiale qui renvoie à une organisation millimétrée dans un cadre temporel précis. Bien que cette capacité d'organisation constitue un atout, elle présente l'inconvénient de ne laisser qu'une marge de manœuvre réduite lorsqu'il s'agit de gérer l'imprévisible.

« *Ça fait quinze ans qu'on le fait donc voilà le côté militaire, je suis complètement d'accord. Il faut s'organiser, communiquer pour être complémentaires.* » Front 1, homme.

« *On essaye de s'organiser, c'est-à-dire en faire un maximum le week-end et reprendre aussi le mercredi si on fait le jour le jour* [sic] *c'est pas possible donc là aussi c'est organisation militaire c'est pareil.* » Front 1, homme.

« *La semaine c'est militaire. On a pas le choix, on est obligé d'être organisés et les enfants ils ont vite fait d'aller faire un truc à gauche à droite. Si on s'en occupe pas ils sont à 21h encore habillés en train de faire un truc, c'est militaire tu rentres tu fais ça et ça. Lui il assure le matin et moi le soir.* » Front 1, femme.

« *On essaye de bien communiquer, c'est un certain rythme qu'on a choisi, c'est souvent chronométré mais ça laisse un peu de place pour des spontanéités de temps en temps.* » Front 1, femme.

« *Le temps hors travail est assez serré. Globalement, il faut être bien organisé.* » Act 1, homme.

Les stratégies élaborées par le couple au sein du foyer se répercutent directement sur les comportements spatio-temporels. Elles s'expriment particulièrement bien dans le cadre des déplacements quotidiens. Entre les stratégies de contournement et de répartition, les couples s'appuient sur leurs ressources temporelles.

Dans le cadre des déplacements quotidiens, les stratégies de contournement renvoient à la recherche d'itinéraires et concernent principalement les automobilistes. L'objectif des personnes interrogées est double. Il consiste d'abord à éviter les zones potentiellement congestionnées du réseau routier. Les personnes utilisent leur connaissance des routes secondaires pour mettre en place des stratégies de contournement. Cette stratégie ne se réduit pas uniquement à celle de l'évitement. D'après les personnes interrogées, elle procure un gain de confort et permet de réduire le stress lié aux déplacements domicile-travail. À un second niveau, le contournement des embouteillages à l'aide des routes secondaires semble réduire l'incertitude attachée à la durée du déplacement. Certains enquêtés semblent privilégier la stabilité de la durée en choisissant d'investir davantage de temps dans le déplacement. Bien que ce choix augmente le budget temps de transport, il limite les aléas temporels.

« *Avec le temps, on a fait connaissance avec les petites routes.* » Front 1, homme.

« *Moi je ne prends jamais l'autoroute, je prends la nationale, l'avantage d'être frontalier et d'habiter ici c'est d'avoir le*

Luxembourg mais c'est aussi de connaître des chemins alternatifs en fait, je ne prends que des chemins alternatifs. Je prends jamais l'autoroute, c'est moins stressant. » Front 1, homme.

« *On connaît maintenant toutes les routes secondaires, les petites routes comment éviter.* » Front 1, femme.

« *C'est vrai que tous ces derniers temps c'était plutôt catastrophique et c'était tout par les petites routes aussi le soir et là c'était clairement Dudelange Volmérange ou Kanfen et après Kanfen par les petites routes de nouveau et le Saint-Michel et retour Thionville.* » Front 1, femme.

« *J'utilise des routes annexes enfin des nationales et des routes plus petites où je fais une bonne quinzaine de kilomètres en plus où je prends une bonne heure mais je roule de façon un peu plus détendue du fait que j'évite les bouchons même si la conduite sur les nationales et les départementales nécessite souvent plus de vigilance, j'arrive dans un état d'esprit moins stressé au boulot, voilà.* » Front 1, homme.

« *Effectivement les petites routes sont dangereuses, ça nous fait pas gagner du temps mais pas en perdre, donc on les prend.* » Front 1, homme.

La connaissance des réseaux routiers secondaires constitue un atout permettant aux individus d'élaborer des stratégies spatiales de contournement. Cela témoigne d'une première capacité d'adaptation face aux contraintes de la mobilité quotidienne. Les stratégies de contournement peuvent également s'appuyer sur la gestion du temps : face aux contraintes de déplacement quotidien, comme les embouteillages, une partie des personnes interrogées sont amenées à décaler leurs horaires de départ du domicile. En partant plus tôt ou plus tard, les individus estiment bénéficier de meilleures conditions de circulation. Cependant, cette stratégie n'est possible que sous certaines conditions. Parmi les personnes interrogées, une majorité bénéficie effectivement d'une certaine flexibilité des horaires de travail. Dans le cas des

individus qui travaillent selon des horaires postés, la stratégie de contournement temporel est plus difficile à mettre en œuvre, et les intéressés auront tendance à privilégier la stratégie spatiale et l'utilisation du réseau secondaire.

«*Je fais volontiers mes déplacements quotidiens. J'essaie de décaler mes horaires en me plaçant en dehors des bouchons.*» Act 2, homme.

«*La satisfaction ça dépend des horaires, si c'est les horaires de bureau, là c'est une catastrophe, je suis obligé de décaler mon horaire de lever, j'arrive une heure avant le travail, donc je décale tout d'une heure, j'arrive une heure trop tôt au travail. Soit je vais boire un café, soit j'attends, soit je vais faire du sport.*» Front 2, homme.

«*J'essaye de décaler mes horaires en me plaçant en dehors des bouchons. Je ne pars pas trop tard le matin même si pour aller au Fontanil, il y a moins de bouchons que pour aller à Grenoble mais sur Voreppe ça peut vite bouchonner dès que c'est 8h.*» Front 2, homme.

«*Je décale mon départ et du coup je mets moins de temps et j'arrive plus tard au bureau, donc si, cette possibilité est très importante pour avoir une certaine flexibilité.*» Front 1, femme.

«*Je n'ai pas d'horaires de travail, je peux faire ça le matin à 8h30, 9h00, le seul truc c'est mon agenda. C'est plus facile, le matin, je peux décaler.*» Act 2, homme.

Les stratégies spatiale et temporelle de contournement constituent les deux premiers leviers d'adaptation aux conditions difficiles de circulation relevées au cours de l'enquête. Elles se révèlent toutefois limitées. La première réclame une bonne connaissance des réseaux routiers et implique une durée de déplacement plus importante. La seconde n'est possible que dans le cas d'horaires de travail flexibles et de cadres temporels

souples. Dès lors qu'il s'agit de gérer les besoins de mobilité des enfants, des stratégies organisationnelles plus élaborées se mettent en place au sein du couple.

« *Le fait d'avoir décalé notre journée de travail avec mon mari. J'ai demandé à ne jamais travailler avant 9h, c'est moi qui prend en charge les enfants le matin jusqu'à l'entrée de l'école. Mon mari part plus tôt le matin et moi je rentre plus tard le soir à l'inverse. Moi j'amène les deux enfants à l'école, mon mari récupère les deux grands et moi le petit. Le fait de récupérer les deux grands sans le petit lui permet de faire les devoirs au calme. Moi après j'ai juste à récupérer le petit.* » Front 2, femme.

« *Moi je me suis décalé un peu en matinée donc je pars relativement tôt d'ici je pars à 6h30 pour essayer d'être rentré aux mêmes heures entre 18h et 18h30 histoire de pouvoir un peu m'occuper des enfants le soir.* » Act 2, homme.

« *En temps normal, je suis en décalé, le matin ma femme part plus tôt et je m'occupe des enfants et le soir c'est le contraire. Le matin, c'est moi qui emmène les enfants à l'école.* » Act 1, homme.

« *Une fois sur deux c'est l'un qui emmène le petit à la crèche et l'autre à l'école à Thionville. La même fois, là c'est l'autre qui emmène le petit à l'école.* » Front 1, homme.

La stratégie de répartition de la charge liée aux enfants est discutée au sein du couple. Elle semble s'inscrire dans le temps long, comme le décalage permanent des horaires de travail et la mise en place de relais au cours de la journée. Dès lors que cette stratégie se répète dans l'espace et dans le temps, des routines spatiales et temporelles apparaissent et facilitent la gestion des déplacements domicile-travail et la satisfaction des besoins de mobilité des enfants. Ces routines renvoient notamment aux compétences de mobilité. Bien que ces stratégies s'appuient sur les deux membres du couple, elles peuvent être complétées par des solidarités extérieures qui

mobilisent les ressources sociales des familles. Parents et voisins sont ainsi un atout pour la conduite de la vie quotidienne et, plus particulièrement, dans la gestion des aléas.

Les solidarités sont un levier important de la conduite de la vie quotidienne. Elles proviennent du réseau familial ou de voisinage et interviennent de manière régulière ou plus temporaire. Elles permettent de faire face non seulement au quotidien, mais aussi aux aléas. La ressource privilégiée des solidarités correspond principalement au réseau social. Les familles sont également amenées à faire intervenir d'autres personnes pour les appuyer dans la gestion du foyer.

Le réseau familial ou de voisinage, constitué de personnes extérieures au ménage, occupe une place importante dans la conduite de la vie quotidienne et, plus particulièrement, dans la gestion des plannings d'activités des enfants. Cette stratégie mobilise une personne extérieure au ménage, un appui pour mener à bien le planning d'activités du couple. Selon le discours des personnes rencontrées, il s'agit principalement de récupérer les enfants à l'école ou à l'issue d'une activité. Cette pratique peut revêtir une dimension temporelle permanente et s'inscrire dans les routines du couple en dehors du domicile. Elle participe alors à l'apaisement des pressions temporelles sur les individus en les exemptant d'une activité contrainte, comme la récupération des enfants à l'école.

« *Maintenant quand je suis toute seule, c'est pareil, on a la voisine d'en face à qui je dépose les enfants, elle les dépose à l'école pour pas qu'ils soient à la garderie du matin plus la garderie du soir.* » Act 1, femme.

« *En fait le truc c'est qu'on vient de la région parisienne où c'est trois fois pire donc globalement on se dit c'est merdique mais finalement c'est pas si mal. Les voisins ils nous aident et ça nous évite d'être complètement speedés sinon on serait vraiment speed.* » Act 1, homme.

«*Donc lundi on amène les enfants à l'école, c'est mes beaux-parents qui les récupèrent et qui nous attendent avant de manger, ils nous attendent le soir avant qu'on rentre donc on a une flexibilité.*» Front 1, femme.

«*J'ai mes parents qui habitent pas loin et donc c'est mes parents qui viennent les récupérer à la sortie de l'école.*» Front 2, femme.

«*On a mis en place un nouveau truc c'est une semaine sur deux, avec les voisins qui habitent là où il y a le toit qui ont la même situation qui ont des enfants en primaire ou au collège.*» Act 2, femme.

Ces formes de solidarité sont mises en œuvre également dans le cadre d'événements plus ponctuels qui relèvent principalement de la gestion des aléas (retard, embouteillage). Face à une situation qui l'empêche de mener à bien le programme d'activités, le couple est conduit à faire appel à une personne extérieure (voisins, parents) qui prend en charge l'activité prévue au préalable de l'aléa.

Les solidarités régulières contribuent à soutenir le rythme d'activité. Toutefois, dès qu'un aléa perturbe la routine, la situation devient plus complexe. Cette problématique du grain de sable est un élément anxiogène pour les couples qui sont alors confrontés à une situation non planifiée. Pour faire face à la gestion des aléas, deux possibilités s'offrent à eux. D'abord, la recherche de l'appui du second membre du couple et, si ce dernier est indisponible, le recours à l'intervention d'une tierce personne.

«*Donc là (bus en retard) c'est opération téléphone, c'est les voisines, est-ce que vous pouvez me dépanner?*» Act 1, femme.

«*En début de semaine ma femme était à Paris et j'étais seul donc j'ai fait appel à des amis, des mamans de copains à eux et il y'en a qui m'ont aidé pour les amener aux activités et donc*

ça se fait aussi mais bon c'est vrai que voilà ça reste tout à fait ponctuel. » Front 1, homme.

« *En fait ça tourne bien quand il y a pas de grains de sable qui viennent gripper la machine, mais typiquement justement le coup de se faire appeler par l'école parce qu'il y'a un enfant qui est tombé, quand ils sont malades. Ça tombe la semaine, il faut trouver un moyen de s'arranger. Souvent c'est le coup de fil est-ce que toi tu peux te libérer aujourd'hui ?* » Act 1, homme.

« *À fond, à fond moi ce que je dirais c'est que c'est bien rôdé, ça tourne bien mais il faut pas qu'il y ait trop de sable dans la machine. Dès que ça commence à, dès qu'il y a un imprévu, on arrive à le gérer, plus ils sont grands et mieux ça se gère mais quand on a des appels en plein milieu de l'après-midi, votre fille, elle est tombée il faut venir.* » Act 2, femme.

« *Moi je dirais que nous on s'en sort relativement bien, c'est vrai que les enfants, c'est arrivé deux fois sur ces quatre, cinq ans que les enfants restent en plan mais c'était vraiment lié à la neige, au verglas où tout était bouché et puis bon voilà on a dû faire appel à des amis ou des voisins pour les récupérer mais c'est extrêmement rare.* » Front 1, homme.

Les solidarités sont des éléments importants de la conduite de la vie quotidienne. Elles s'appuient sur les réseaux sociaux des couples, construits à travers les relations familiales mais aussi scolaires. Elles contribuent à la soutenabilité du choix résidentiel des familles interrogées. Ces solidarités sont consacrées à des activités extérieures au domicile et concernent principalement la gestion des enfants.

Une part importante des familles rencontrées fait appel à des soutiens extérieurs pour la gestion du foyer. Au-delà de la pénibilité des tâches ménagères, les couples souhaitent disposer de plus de temps libre. Ce temps libéré peut être réinvesti dans les loisirs ou permettre de passer plus de temps avec les enfants. Cette stratégie témoigne d'une décision

prise en concertation pour faire face à des tensions liées à la gestion du foyer et qui nécessitent une adaptation. Le choix d'employer une personne pour décharger les membres du couple de tâches liées à la gestion du foyer renvoie à la question des ressources économiques nécessaires pour acquérir plus de temps libre.

« *Les deux heures de ménage par semaine, ça nous libère du temps, je pense que c'est depuis que la nana elle vient que moi je peux faire de la musique.* » Act 1, homme.

« *Moi j'ai lâché prise sur le ménage. Le fait de savoir qu'au moins une fois par semaine la serpillière, elle est passée, ça nous a beaucoup libéré de temps. Deux heures c'est pas grand-chose mais ça aide.* » Act 1, femme.

« *On a pas de famille sur place, on a une femme de ménage qui nous fait tout le ménage et le repassage. On a une nounou qui est plus qu'adorable, et en cas de coup dur prend les enfants.* » Front 2, femme.

« *Après au niveau de la répartition, déjà on a quelqu'un qui nous aide pour le ménage. En fait même beaucoup, avant on pétait un câble parce qu'on passait notre week-end à nous reposer parce qu'on était crevé. Du coup on a décidé de prendre quelqu'un pour nous aider pour le ménage.* » Act 1, femme.

L'intervention de personnes extérieures au ménage dans la conduite de la vie quotidienne et la gestion du foyer semble indispensable pour soutenir le rythme de vie des familles rencontrées au cours de l'enquête. Les appuis extérieurs peuvent être classés selon cinq types :

- Les appuis réguliers non constants interviennent dans des cas précis, comme la dépose des enfants à l'école par les voisins, par exemple selon un principe de réciprocité.

- Les appuis réguliers constants interviennent de manière routinière pour assurer les programmes d'activités ou au sein du foyer.
- Les appuis occasionnels non planifiés permettent de faire face aux aléas tels qu'un retard ou un enfant malade.
- Les appuis occasionnels planifiés correspondent par exemple à l'absence temporaire de l'un des deux membres du couple (déplacement professionnel).

Pour élaborer leurs stratégies, les couples puisent dans leurs ressources spatiales et temporelles (contournement, décalage des horaires de départ), sociales (familles et voisins) et économiques (aide à domicile, nourrice). La proximité sociospatiale est également un élément important de la soutenabilité du rythme de vie quotidien et du maintien de l'équilibre au sein du couple.

L'enquête a permis de vérifier les facteurs susceptibles de provoquer des pressions temporelles sur les familles :

- Les cadres et jalons temporels imposés notamment par les enfants et leurs activités (scolaires et extrascolaires) constituent un point important du discours collecté auprès des personnes. L'obligation d'accompagnement dans des cadres temporels souvent contraints semble d'abord orienter le choix modal (principalement la voiture), mais impose surtout le tempo de la vie quotidienne à partir duquel sont articulées les organisations.
- Compte tenu des déplacements domicile-travail et de l'obligation d'accompagnement, les pressions temporelles sont globalement liées au respect de l'enchaînement des activités dans le temps imparti : pour l'ensemble des couples rencontrés, la préoccupation principale tient à l'accomplissement des plannings d'activités quotidiens de l'ensemble des membres du ménage. Ces activités sont d'ailleurs principalement localisées dans les agglomérations de résidence des deux populations.

- Le foyer, siège privilégié de la vie familiale, est également marqué par un rythme d'activité important. Sa gestion et les soins consacrés aux enfants occupent une place prépondérante dans le temps passé au domicile. Bien que la répartition des tâches semble globalement bien équilibrée, les couples bénéficient de temps individuels et conjugaux limités.
- L'articulation entre les sphères professionnelles et la sphère familiale constitue un élément de pression temporelle dès qu'il s'agit de coordonner temps de travail et temps familiaux en dehors des déplacements, mais dans l'agencement des cadres temporels qui nécessitent des compromis structurants, comme le travail à temps partiel.

Cet ensemble fait naître un rythme de vie particulièrement soutenu. Il donne lieu à l'apparition de tensions individuelles et collectives au sein de la famille, en face desquelles les couples s'organisent et élaborent des stratégies discutées au sein du foyer et destinées à réduire les pressions temporelles. Ces organisations s'appuient sur les ressources temporelles, sociales et économiques. Ces stratégies sont mises en œuvre par le couple, mais mobilisent également des appuis extérieurs. Les stratégies d'adaptation sont issues de choix individuels, mais également d'une meilleure coordination collective au sein du ménage.

Notre enquête a permis de dégager trois types de stratégie déployés par les membres du ménage :

- La **stratégie spatiale de contournement** s'appuie sur la connaissance des réseaux de routes secondaires. Les personnes contournent les zones de congestion des grands axes routiers. Bien que cette stratégie ne permette pas un gain de temps, elle procure aux individus une certaine stabilité au niveau du budget temps de transport et les aide à assumer leur planning d'activités et, plus particulièrement, la dépose et la récupération des enfants.

- La **stratégie d'adaptation des horaires** utilise les leviers temporels dont disposent les personnes pour faciliter leurs déplacements quotidiens. Une part importante des personnes rencontrées ont choisi de décaler leurs horaires de déplacement domicile-travail en accord avec leur employeur. Cette flexibilité des horaires de travail procure aux individus la possibilité de contourner les heures de pointe et les difficultés associées. Toutefois, dans ce cas précis, la charge liée aux enfants est en partie reportée sur le second membre du couple.
- La **stratégie temporelle de répartition** au sein du couple utilise également les leviers temporels. Elle s'appuie sur une répartition équilibrée de la charge liée à la dépose et à la récupération des enfants et sur une coordination temporelle entre les membres du couple. En pratique, cette troisième stratégie vise à répartir équitablement la charge liée aux enfants en facilitant le déplacement des deux membres du couple, soit vers le travail, soit vers le domicile. Ainsi, le premier membre du couple choisira d'avancer ses horaires d'arrivée et de départ au/du travail pour éviter l'heure de pointe à l'aller. En coordonnant l'horaire de départ du travail avec le cadre temporel des horaires scolaires, il sera chargé de récupérer les enfants. Le second membre du couple complétera le premier, commençant à travailler plus tard pour assurer la dépose des enfants sur le trajet aller. L'horaire de retour depuis le travail vers le domicile sera donc plus tardif, le premier membre du couple ayant pris le relais pour la gestion des enfants.

Ces trois principales stratégies s'appuient sur les deux membres du couple. Face à la conduite de la vie quotidienne et aux aléas, des personnes extérieures au ménage sont susceptibles d'intervenir. Il s'agit de stratégies d'appuis extérieurs qui recourent principalement aux ressources sociales des familles et font appel au principe de réciprocité. Elles peuvent revêtir une dimension temporelle régulière ou occasionnelle. Ces solidarités sont principalement ancrées dans la proximité du domicile.

Trois types d'appuis extérieurs ont pu être identifiés à travers l'analyse du discours des personnes rencontrées :

- Les **solidarités régulières** constantes et non constantes permettent principalement la réalisation et le respect des plannings d'activités de chacun des membres du ménage. Elles renvoient principalement à la gestion des enfants (dépose, accompagnement) de manière plus ou moins routinière.
- Les **solidarités occasionnelles** planifiées et non planifiées interviennent dans la gestion d'une absence temporaire de l'un des deux membres du couple et face à l'aléa.
- L'**achat de services temporels** concerne certains ménages. Cet appui extérieur est principalement mobilisé pour absorber le transfert de charge relatif à la gestion des enfants et du ménage au sein du foyer. Il tend à procurer plus de temps libéré au couple.

Les stratégies et les solidarités permettent de mettre en perspective les organisations développées par les couples face à la conduite de la vie quotidienne. Elles soulignent également les ressources sur lesquelles elles reposent :

- Les **ressources temporelles** correspondent au temps disponible pour chacun des membres du couple. Toutefois, elles dépassent la notion de budget temps et renvoient principalement à la flexibilité potentielle des horaires de travail.
- Les **ressources économiques** concernent principalement la capacité des ménages à acquérir davantage de temps libéré. En dehors des coûts associés aux longs déplacements quotidiens, l'exploitation de cette ressource s'exprime principalement à travers l'emploi d'une personne au sein du foyer pour assurer la gestion du ménage.
- Les **ressources sociales** correspondent au tissu de connaissances familiales et de voisinage acquis ou développé

par les familles. Elles occupent une place importante et permettent d'appuyer les couples de manière temporaire ou permanente dans la conduite de la vie quotidienne.

La disponibilité de ces ressources doit néanmoins être nuancée. La majorité des familles rencontrées bénéficient de leviers temporels, d'un niveau de vie relativement aisé et d'un réseau familial important. Des inégalités face à la conduite de la vie quotidienne peuvent donc apparaître en fonction de ces trois éléments.

Conclusion de l'ouvrage

En nous appuyant sur le cas de configurations de mobilité tendues et de systèmes familiaux contraints, nous nous sommes efforcés de mettre en lumière des rythmes de vie particulièrement soutenus. Ces rythmes se manifestent d'abord par des modalités de déploiement des activités complexes et fortement structurées par le domicile. Cette complexité s'exprime également au travers du rapport entretenu par les familles avec leurs rythmes de vie quotidiens. La réflexion développée dans cet ouvrage met également en perspective les stratégies et les ressources élaborées et mobilisées par les familles pour faire face à la conduite de la vie quotidienne. Ces stratégies témoignent d'importantes capacités d'adaptation. Ce résultat complète les recherches menées au sujet des compétences de mobilité et, plus largement, de la motilité (Kaufmann, 2002) à différents niveaux. Les stratégies et les ressources identifiées dans le cadre des investigations montrent la position centrale des réseaux sociofamiliaux extérieurs aux familles. Les solidarités construites à partir de la famille proche ou des lieux de sociabilité comme l'école occupent une place particulièrement importante dans la conduite de la vie quotidienne. Elles mettent en perspective la dimension informelle de la mobilité des familles. Elles renvoient aux arrangements, aux bricolages et aux savoir-faire

développés dans des configurations de mobilité et des contextes sociofamiliaux fortement contraints. Ces adaptations mettent en relief les capacités de résilience des familles face à d'importantes pressions temporelles. Les capacités d'organisation quotidienne, de conciliation des temps, de rebond et d'élaboration de stratégies et, finalement, de gestion des rythmes de vie quotidiens s'inscrivent particulièrement bien dans le champ des aptitudes à se mouvoir.

L'approche par les rythmes que nous avons adoptée contribue également à la mise en perspective de différentes formes de vulnérabilité associées à la conciliation des temps quotidiens. Comme en témoignent l'impact de l'aléa sur les programmes d'activités et l'anxiété qui lui est associée par les familles, les analyses montrent que les systèmes familiaux sont temporellement fragiles. Cette fragilité confirme notamment les implications des longs déplacements domicile-travail sur les ménages, qu'il s'agisse des séparations ou encore de la dégradation de la qualité de vie (Stutzer, Frey, 2007). On voit, en filigrane, que ces fragilités exposent les familles à des formes de vulnérabilité temporelle susceptibles d'engendrer des situations de mal-être, de déséquilibre, de dissonance et d'importants conflits au sein de la famille. Les stratégies pallient en partie ces situations, mais elles s'appuient également sur des ressources spécifiques (sociales, économiques, temporelles). Dans la mesure où différentes formes de ressources sont mobilisées pour l'élaboration des stratégies, des inégalités sont susceptibles d'apparaître de manière particulièrement saillante. Les ménages socialement isolés peuvent ne bénéficier finalement que d'un soutien et de solidarités limités dans la conduite de la vie quotidienne. Les familles moins bien dotées économiquement pourraient ne disposer que de capacités réduites pour s'octroyer des services temporels – garderie, nourrice, appui au ménage – nécessaires à la détente du rythme de vie. La fixité des cadres temporels liés au travail (horaires postés) ou encore l'impossibilité de réduire le temps de travail constituent également des facteurs

d'inégalités entre les familles. Les vulnérabilités temporelles et les inégalités potentielles qui leur sont associées renvoient notamment aux situations de monoparentalité, de précarité économique et de famille nombreuse. Au sein de la cellule familiale et en particulier dans les couples, l'approche proposée dans cet ouvrage est, sans doute, à même d'éclairer aussi les inégalités liées au genre, non seulement au niveau de la répartition des charges quotidiennes, mais aussi de la carrière professionnelle et du potentiel d'émancipation des femmes par rapport au modèle familial traditionnel.

L'approche par les rythmes permet de contribuer aux réflexions actuelles développées dans le champ de la mobilité. En proposant une rythmologie de la mobilité et, plus largement, de la société au travers des rythmes de vie (Simmel, 2013), cet ouvrage remet en partie en cause l'idée d'une société liquide ou fluide (Bauman, 2013). L'approche rythmique met davantage en perspective des modes de vie contraints, saccadés et temporellement vulnérables. Les rythmes de vie quotidiens donnent à voir des systèmes familiaux à la fois soumis à de fortes pressions liées aux injonctions multiples à la mobilité et temporellement et spatialement éclatés. Pour le modèle de famille décrit dans le cadre de l'ouvrage, la relative fluidité de la mobilité est préservée au prix d'efforts importants d'organisation et de limitation d'activités liées au temps libre. Les investigations menées s'inscrivent directement dans la lignée des travaux portant sur l'accélération (Rosa, 2010). Dans cette perspective, la rythmologie revêt une forte dimension critique du quotidien (Lefebvre, 1958). Comme le soulignent les résultats des investigations empiriques menées dans le cadre de cet ouvrage, la saturation des temps et les surcharges cognitives liées à sa gestion participent clairement à des formes d'aliénation quotidienne. Au-delà des quantités de temps variables allouées à telle ou telle activité, l'approche par les rythmes permet de révéler leur succession dans le temps et dans l'espace et, finalement, de rendre compte de la complexité des agencements

et des programmations. C'est principalement la résolution de cette complexité qui pousse vers l'aliénation en monopolisant l'attention (Citton, 2014). Bien que l'approche rythmique confirme la thèse de l'accélération, elle propose également celle de la saturation (Gwiazdzinski, 2018) qui découle de la complexification des agendas et de la résolution de l'équation spatio-temporelle du quotidien.

Dans le champ spécifique de la mobilité spatiale, l'approche par les rythmes suscite plusieurs espoirs, mais présente aux chercheurs d'importants défis d'ordres théorique et méthodologique. Bien que la combinaison du corpus conceptuel existant se révèle prometteuse, en particulier s'agissant de l'association des approches temporelles de la mobilité et de la psychologie du temps, l'approche rythmique nécessite un lâcher-prise vis-à-vis de certaines visions encore bien ancrées dans les approches actuelles. La rythmologie propose de dépasser la logique du flux au profit d'une vision désagrégée et dynamique des comportements (Cauvin, 2008), afin d'en saisir toute la complexité. À la logique de classification des activités et des temps, la rythmologie oppose la compréhension du métissage, de l'enchevêtrement, de l'agencement des temporalités, des pratiques et des sphères de vie. À la logique de mesure des budgets temps d'activités en minute, la rythmologie répond par une logique du rapport au temps en convoquant la dimension sensible. Face à l'explication du choix modal par les distances à franchir et les budgets temps de transport, la rythmologie propose la prise en compte de la complexité des programmes d'activités quotidiens. Plutôt qu'une typologie des modes de vie à partir des grandes catégories sociales, la rythmologie propose une approche par les agencements spatio-temporels. L'ensemble de ces propositions annonce un agenda de recherche stimulant. Au-delà des thèmes, des outils de lecture et de représentation qui s'appuient notamment sur le corpus méthodologique de la *time geography* demandent encore à être perfectionnés. Dans la lignée des approches chronotopiques proposées par l'école

italienne d'architecture et d'urbanisme des temps (Bonfiglioli, 1997), des propositions qui allient à la fois des outils de mesure objectifs et subjectifs des temps s'imposent comme une base méthodologique robuste pour la rythmologie (Drevon *et al.*, 2017).

Les constats dressés et les observations formulées dans le cadre de cet ouvrage interpellent directement les pouvoirs publics et les politiques publiques d'aménagement. Plusieurs pistes sont actuellement explorées et pourraient répondre aux enjeux identifiés ici. La première interroge les aménageurs et les modalités de conception des villes et des systèmes de transport en plaidant pour un renversement de paradigme de l'hypermobilité à la proximité (Korsu *et al.*, 2012). Une deuxième piste met en avant le chrono-urbanisme et propose l'idée d'une ville malléable, flexible, souple et adaptable dans ses espaces et dans ses temps (Gwiazdzinski, 2014). La figure de la *Cittaslow*, qui prône l'apaisement des mobilités quotidiennes et fait l'éloge de la frugalité, reste à déployer (Moatti, 2013). À une autre échelle, chercheurs, professionnels et acteurs des politiques publiques ont imaginé des dispositifs partenariaux et territoriaux en vue de concilier les temps de la ville et de l'individu. Face à la désynchronisation des temps sociaux, diverses organisations ont développé d'intéressants dispositifs territoriaux de régulation. Des politiques temporelles ont été engagées au milieu des années 1980 en Italie. Elles se sont déployées sous des formes variées en France et en Allemagne à partir des années 1990. Elles ont permis d'établir un autre dialogue entre les citoyens et les autorités institutionnelles par l'intermédiaire de bureaux, de maisons ou d'agences des temps et des mobilités (Gwiazdzinski, 2003). L'objectif est de concilier les temps de vie, de travail et de la ville (Bonfiglioli, 1997) en s'appuyant sur un débat public. Ces politiques se mettent en œuvre dans différents domaines. Elles préconisent de prendre en compte les rythmes de vie dans la planification urbaine. Elles prennent la forme de mesures concrètes sur les horaires d'ouverture et de fermeture

des services, la synchronisation des cadres temporels entre les temps des actifs et ceux des administrations. Elles concernent les politiques de transport *via* l'adaptation de l'offre aux besoins des usagers (Boulin, Mückenberger, 2002). Encore fragiles, elles répondent aux enjeux dégagés à partir des analyses menées dans cet ouvrage et permettent, grâce à des diagnostics et à un débat public territorial, de dépasser les arbitrages qui pèsent sur les individus et les ménages. À l'échelle du politique, la prise en compte des rythmes de vie et de la synchronisation des cadres temporels de la vie quotidienne peut contribuer à l'apaisement des pressions temporelles sur les individus et sur leur famille.

Bibliographie

Abric J.-C. (2003), *Méthodes d'étude des représentations sociales*, Ramonville : Erès.

Abric J.-C. (2011), *Pratiques sociales et représentations. Essais débats*, Paris : Presses universitaires de France.

Albert M., Brock L. (1996), « Debordering the world of states: new spaces in international relations », *New political science*, 18 (1), p. 69-106.

Allen T. *et al.* (2000), « Consequences associated with work-to-family conflict: A review and agenda for future research », *Journal of Occupational Health Psychology*, 5 (2), p. 278-308.

Alonso W. (1964), Location and Land Use. Toward a General Theory of Land Rent, *Economic Geography*, 42 (3), p. 277-279.

Antoni J.-P., Vuidel G. (2011), *Modéliser la ville, chapitre MOBISIM : une modèle multi-agents et multi-scalaire pour simuler les mobilités urbaines. Méthodes et Approches*, Paris : Economica.

Arentze T., Timmermans H. (2003), « Measuring impacts of condition variables in rule-based models of space-time choice behavior: Method and empirical illustration », *Geographical Analysis*, 35 (1), p. 24-45.

Aubert N., Roux-Dufort C. (2003), *Le culte de l'urgence : la société malade du temps*, Paris : Flammarion, Champs Essais.

Bassand M., Brulhardt M.-C., Dietrich W.F., Maillard P., Archambault G., Michel B. (1980), *Mobilité spatiale : bilan et analyse des recherches en Suisse*, Saint-Saphorin : Georgi.

Baudelle G., Darris G., Ollivro J., Pihan J. (2004), « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages », *Cybergeo : European Journal of Geography*, (287), p. 20-21.

Bauman Z. (2013), *Liquid Modernity*, Hoboken : John Wiley & Sons.

Bavoux J.-J., Chapelon L. (2014), *Dictionnaire d'analyse spatiale*, Paris : Armand Colin.

Berger F. (2005a), « Développement de l'emploi transfrontalier au Luxembourg et portrait sociodémographique des frontaliers », *Population et Emploi*, 8.

Berger M. (2004), *Les périurbains de Paris. Espaces et Milieux*, Paris : Éditions du CNRS.

Berry B.J.L., Kasarda J.D. (1977), *Contemporary urban ecology*, New York : MacMillan Publishing Company.

Blanchet A. (2003), *Dire et faire*, Paris : Armand Colin.

Bonfiglioli S. (1997), « Urban Time Policies in Italy: An Overview of Time-Oriented Research », *Transfer: European Review of Labour and Research*, 3 (4), p. 700-722.

Bonvalet C., Fribourg A.-M. (éd.) (1990), *Stratégies résidentielles : actes du séminaire…Paris, 1988*, volume 2, Paris : INED.

Boulin J.-Y., Mückenberger U. (2002*), La ville à mille temps : les politiques des temps de la ville en France et en Europe*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Broek J. (1966), *Compass of geography*, New York : Charles E. Merrill Books Inc.

Brun G. (2013), *Ville et mobilité : nouveaux regards. Méthodes et Approches*, Paris : Economica.

Burgess E.W. (1925), « The Growth of the City: An Introduction to a Research Project », in *Urban Ecology: An International Perspective on the interaction Between Humans and Nature*, Boston : Springer, p. 71-78.

Burns L.D. (1979), « Transportation, temporal, and spatial components of accessibility », *Geographical analysis*, 13 (2), p. 185-187.

Cailly L., Dodier R. (2007), « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre », *Norois. Environnement, aménagement, société*, (205), p. 67-80.

Carpentier S. (2010), *Mobilité résidentielle transfrontalière des actifs du Luxembourg*, Luxembourg : Saint-Paul.

Carpentier S., Gerber P. (2015), « Impacts de la mobilité résidentielle transfrontalière sur les espaces de la vie quotidienne des actifs du Luxembourg », É*conomie et statistique*, 457 (1), p. 77-95.

Cattan N. (2010), « Le système urbain français », in *La France, une géographie urbaine*, Paris : Armand Colin, p. 89-112.

Cauvin C., Escobar F., Serradj A. (2008), *Cartographie thématique 3 : méthodes quantitatives et transformations attributaires* (*Information géographique et Aménagement du territoire*, 3), Paris : Hermès-Lavoisier.

CERTU (1998), *L'enquête ménages déplacements, « méthode standard ».*

Chaix B., Kestens Y., Perchoux C., Karusisi N., Merlo J., Labadi K. (2012), « An interactive mapping tool to assess individual mobility patterns in neighborhood studies », *American journal of preventive medicine*, 43 (4), p. 440-450.

Chapin F.S., Fried M. (1974), *Human activity patterns in the city: Things people do in time and in space*, New York : John Wiley and Sons.

Chardonnel S. (2001), « La Time-Geography : les individus dans le temps et l'espace, in Sanders L., *Modèles en analyse spatiale, Aspects fondamentaux de l'analyse spatiale*, Paris : Hermès-Lavoisier, p. 129-156.

Chauncy D., Harris E.L.U. (1945), « The nature of cities », *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 242, p. 7-17.

Christaller W. (1966), *Central Places in Southern Germany*, Englewood Cliffs : Prentice Hall.

Citton Y. (2014), *Pour une écologie de l'attention*, Paris: Seuil.

Coeugnet S., Charron C., Van De Weerdt C., Anceaux F., Naveteur J. (2011), «La pression temporelle: un phénomène complexe qu'il est urgent d'étudier», *Le travail humain*, 74 (2), p. 157-181.

Crozet Y., Joly I. (2004), «Budgets temps de transport: les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du “bien le plus rare”», *Les Cahiers scientifiques du transport*, (45), p. 27-48.

David O. (2007), «Vie familiale, vie professionnelle: une articulation sous tension», *Espace, populations, sociétés*, (2), p. 191-202.

De Coninck F. (2014), «L'invention des routines», *Cahiers internationaux de sociologie*, 3 (4), p. 135.

De Singly F. (2010), *Sociologie de la famille contemporaine*, Paris: Armand Colin.

Debrand T., Taffin C. (2005), «Les facteurs structurels et conjoncturels de la mobilité résidentielle depuis 20 ans», *Économie et statistique*, 381 (1), p. 125-146.

Debroux J. (2011), «Stratégies résidentielles et position sociale: l'exemple des localisations périurbaines», *Espaces et sociétés*, 144 (1), p. 121-139.

Degenne A., Vergès P. (1973), «Introduction à l'analyse de similitude», *Revue française de sociologie*, 14 (4), p. 471-512.

Dugan A *et al.* (2012), «Understanding the roles of subjective and objective aspects of time in the work-family interface», *Community, Work & Family* 15 (2), p. 149-172.

Dumazedier J. (1962), *Vers une civilisation du loisir?*, Paris: Seuil.

Dupuy G. (1999), *La dépendance automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris: Anthropos-Economica.

Dupuy G. (2000), «“Automobilités”, quelles relations à l'espace?» in Bonnet M., Desjeux D., *Les territoires de la mobilité*, Paris: Presses universitaires de France, p. 37-52.

Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. (2000), *Métropoles en mouvement: une comparaison internationale*, Paris: Anthropos-Economica.

Eby L. *et al.* (2005), « Work and family research in IO/OB: Content analysis and review of the literature (1980-2002) », *Journal of Vocational Behavior* 66 (1), p. 124-197.

Eby L. *et al.* (2010), « The Intersection of Work and Family Life: The Role of Affect », *Annual Review of Psychology* 61 (1), p. 599-622.

Flament C. (2003), « Structure et dynamique des représentations sociales », in Jodelet D. (dir.), *Les représentations sociales* (*Sociologie d'aujourd'hui*, 7), Paris : Presses universitaires de France, p. 224-239.

Flamm M. (2004a), « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », in Montulet B. *et al.* (éd.), *Mobilités, fluidités, libertés ?*, Bruxelles : Facultés universitaires de Saint-Louis, p. 71-94.

Flamm M. (2004b), « La signification des temps de déplacement : une catégorisation qualitative », *Recherche, transports, sécurité*, (85), p. 241-259.

Flamm M. (2005), *A qualitative perspective on travel time experience*, 5th Swiss Transport Research Conference.

Fox M. (1995), « Transport planning and the human activity approach », *Journal of transport geography*, 3 (2), p. 105-116.

Frankhauser P., Houot H., Tannier C., Vuidel G. (2007), *Vers des déplacements périurbains plus durables : proposition de modèles fractals opérationnels d'urbanisation*, Rapport technique, PREDIT.

Gambles R. *et al.* (2006), *The Myth of Work-Life Balance: The Challenge of Our Time for Men, Women and Societies*, Hoboken : John Wiley & Sons.

Gärling T., Gillholm R., Gärling A. (1998), « Reintroducing attitude theory in travel behavior research: The validity of an interactive interview procedure to predict car use », *Transportation*, 25 (2), p. 129-146.

Gerber P. (2012), « Advancement in conceptualizing cross-border daily mobility: the Benelux context in the european union », *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 12 (2), p. 178-197.

Gerber P., Ramm M. (2003), « Les déplacements domicile-travail des frontaliers du bassin de main-d'œuvre luxembourgeois en 2002 », *CEPS/Instead, Population et Territoire*, (1), p. 16.

Gerber P., Ramm M. (2004), « Vers une catégorisation des déplacements domicile-travail des frontaliers luxembourgeois en 2003 », *CEPS/Instead, Population et Territoire*, (3), p. 16.

Gershuny J. (2003), *Changing Times: Work and Leisure in Postindustrial Society*, Oxford : Oxford University Press.

Golledge R., Stimson R. (1997), *Spatial behaviour*, Londres : Guilford Press.

Greenhaus J.H., Beutell N.J. (1985), « Sources of conflict between work and family roles », *The academy of management review*, 10 (1), p. 76-88.

Gueymard S. (2006), « Facteurs environnementaux de proximité et choix résidentiels. Le rôle de l'ancrage communal, des représentations et des pratiques des espaces verts. Développement durable et territoires », *Économie, géographie, politique, droit, sociologie*, Dossier 7.

Gwiazdzinski L. (2003), « La Maison du temps et de la mobilité », in Boulin J.-Y., Dommergues P., Godard F., *La nouvelle aire du temps. Réflexions et expériences de politiques temporelles en France*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube/DATAR, p. 223-241.

Gwiazdzinski L. (2007), « Redistribution des cartes dans la ville malléable », *Espace populations sociétés. Space populations societies,* (2007/2-3), p. 397-410.

Gwiazdzinski L. (2014), « Face aux nouveaux régimes temporels métropolitains. Les pistes du chrono-urbanisme pour une ville malléable », *URBIA. Les Cahiers du développement urbain durable*, 16 (1), p. 179-211.

Gwiazdzinski L. (2018), « Les métropoles à l'épreuve de la saturation. Pour une politique des rythmes », in Lageira J., Lamarche-Vadel G., *Appropriations créatives et critiques*, Sesto San Giovanni : Mimesis, p. 37-161.

Hägerstrand T. (1970), « What about people in regional science? », *Regional Science*, 24 (1), p. 7-24.

Ho C., Mulley C. (2015), « Intra-household interactions in transport research: a review », *Transport Reviews*, 35 (1), p. 33-55.

Hobfoll S.E. (1989), « Conservation of resources: A new attempt at conceptualizing stress », *American Psychologist* 44 (3), p. 513-524.

Hosmer Jr D.W., Lemeshow S. (2004), *Applied logistic regression*, Hoboken : John Wiley and Sons.

Hoyt H. (1939), *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*, Washington : U.S. Govt.

Jodelet D. (2003), « Représentations sociales : un domaine en expansion », in Jodelet D. (dir.), *Les représentations sociales* (*Sociologie d'aujourd'hui*, 7), Paris : Presses universitaires de France, p. 45-78.

Jones P. (1977), *New approaches to understanding travel behavior: the human activity approach*, Oxford : Oxford University.

Jones P. (1983), *Understanding travel behaviour. Oxford studies in transport*, Oxford : Gower.

Kaufmann V. (2000), *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal. Science, technique, société*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann V. (2002), *Re-thinking mobility contemporary sociology*, Surrey : Ashgate.

Kaufmann V. (2008), *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner* (*Le savoir suisse*, 46), Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann V., Bergman M.M., Joye D. (2004), « Motility: mobility as capital », *International journal of urban and regional research*, 28 (4), p. 745-756.

Kestens Y., Lebel A., Daniel M., Thériault M., Pampalon R. (2010), « Using experienced activity spaces to measure foodscape exposure », *Health & Place*, 16 (6), p. 1094-1103.

Kley S. (2015), « The Impact of Job-Related Mobility and Migration Intentions on Union Dissolution », in Aybek C. M., Huinink J., Muttarak R. (Eds), *Spatial Mobility, Migration, and Living Arrangements*, New York : Springer, p. 139-158.

Korsu E. (2010), « La proximité domicile-travail dans les choix résidentiels et professionnels de l'individu hypermoderne », in Massot M.-H., *Mobilités et modes de vie métropolitains*, Paris : L'Œil d'Or, p. 75-92.

Korsu E., Massot M.-H., Orfeuil J.-P. (2012), *La ville cohérente : penser autrement la proximité. Recherches*, Paris : La Documentation française.

Koslowsky M., Kluger A.N., Reich M. (1995), *Commuting stress. Stress and Coping*, New York : Springer.

Kwan M.-P. (2000), « Interactive geovisualization of activity-travel patterns using three-dimensional geographical information systems: a methodological exploration with a large data set », *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 8 (1), p. 185-203.

Lang D., Collins D., Kearn R. (2011), « Understanding modal choice for the trip to school », *Journal of Transport Geography*, 19 (4), p. 509-514.

Le Breton E. (2005), « L'orientation familiale des mobilités. Quelques remarques à partir de l'étude d'une population disqualifiée », *Networks and Communication Studies*, 19 (3-4), p. 179-192.

Le Néchet F. (2015), « De la forme urbaine à la structure métropolitaine : une typologie de la configuration interne des densités pour les principales métropoles européennes de l'audit urbain », *Cybergeo : European Journal of Geography* [en ligne], http://journals.openedition.org/cybergeo/26753

Lebart L., Piron M., Morineau A. (2006), *Statistique exploratoire multidimensionnelle : visualisation et inférences en fouilles de données*, Paris : Dunod, Sciences Sup.

Lefebvre H. (1958), *Critique de la vie quotidienne*, Paris : Arche.

Lefebvre H. (1992), *Éléments de rythmanalyse : introduction à la connaissance des rythmes*, Paris : Syllepse.

Lenntorp B. (1977), « Paths in space-time environments: A timegeographic study of movement possibilities of individuals », *Environment and Planning A*, 9 (8), p. 961-972.

Levine R. (1997), *A geography of time: The temporal misadventures of a social psychologist*, New York : Basic Books.

Lucas J.L., Heady R.B. (2002), « Flextime commuters and their driver stress, feelings of time urgency, and commute satisfaction », *Journal of Business and Psychology*, 16 (4), p. 565-571.

Madoré F. (2005), « La ségrégation sociale dans les villes françaises : réflexion épistémologique et méthodologique », *Cahiers de géographie du Québec*, 49 (136), p. 45-60.

Massot M.-H., Orfeuil J.-P. (2005), « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118 (1), p. 81-100.

McFadden D. *et al.* (1973), *Frontiers in econometrics, chapitre Conditional logit analysis of qualitative choice behavior*. New York : Academic Press.

Moatti S. (2013), « Mobilité urbaine : vers la ville frugale », *Alternatives économiques*, (4), p. 57-58.

Nicole-Drancourt C. (1990), « Organisation du travail des femmes et flexibilité de l'emploi », *Sociologie du travail*, 32 (2), p. 173-193.

Norgate S. (2006), *Beyond 9 to 5: Your life in time*, Londres : Weidenfeld and Nicolson.

Orfeuil J.-P. (2010), La mobilité, nouvelle question sociale ? *SociologieS* [en ligne], http://journals.openedition.org/sociologies/3321.

Pailhé A., Solaz A., Bauer D. (2009), *Entre famille et travail : des arrangements de couple aux pratiques des employeurs*, Paris : La Découverte.

Park R.E., Burgess E.W., McKenzie R.D. (1984), *The city*, Chicago : University of Chicago Press.

Piron M., Dureau F., Mullon C. (2006), « Dynamique du parc de logements à Bogotá : analyse par typologies multi-dates », *Cybergeo : European Journal of Geography* [en ligne], https://journals.openedition.org/cybergeo/2925.

Pradel B., Cailly L., Fourny M.-C., Chardonnel S., Dodier R., Louargant S. (2014), « Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains : vers une identité de mouvement ? », *Rech. Transp. Secur.*, 2014 (2-3), p. 125-141.

Pumain D. (1998), « La géographie saurait-elle inventer le futur ? », *Revue européenne des sciences sociales*, (110), p. 53-69.

Pumain D., Saint-Julien T. (2010), *Analyse spatiale : les localisations*, Paris : Armand Colin.

Ramadier T., Lee-Gosselin M.E., Frenette A. (2005), « Conceptual perspectives for explaining spatio-temporal behaviour in urban areas », in Lee-Gosselin M.E.H, Doherty S.T., *Integrated Land-Use and Transportation Models: Behavioural Foundations,* Bingley : Emerald, p. 87-100.

Rey V., Pumain D., Brocard M. (1977), « Analyse de données : traitements visuels et mathématiques », *Espace géographique*, 6 (4), p. 247-260.

Ricroch L. (2011), *Les moments agréables de la vie quotidienne*, INSEE : Insee Première.

Rosa H., Renault D. (2010), *Accélération : Une critique sociale du temps*, Paris : La Découverte.

Rossi P.H. (1956), *Why families move: A study in the social psychology of urban residential mobility*, Glencoe : Mc Graw Hill.

Saleh W., Farrell S. (2005), « Implications of congestion charging for departure time choice: work and non-work schedule flexibility », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39 (7), p. 773-791.

Sanders L. (2006), « Les modèles agent en géographie urbaine », in Amblard F., Phan D., *Modélisation et simulation multi-agents ; applications pour les Sciences de l'Homme et de la Société*, Paris : Hermès-Lavoisier, p. 151-168.

Sayer L.C. (2005), « Gender, Time and Inequality: Trends in Women's and Men's Paid Work, Unpaid Work and Free Time », *Social Forces* 84 (1), p. 285-303.

Schafer A., Victor D.G. (2000), « The future mobility of the world population », *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 34 (3), p. 171-205.

Schmitz F., Drevo G., Gerber P. (2012), « La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives », *Cahiers du CEPS/INSTEAD*, Hors-série 40, CEPS/INSTEAD.

Schönfelder S., Axhausen K.W. (2003), «Activity spaces: measures of social exclusion?», *Transport policy*, 10 (4), p. 273-286.

Schönfelder S., Axhausen K.W. (2010), *Urban rhythms and travel behaviour: spatial and temporal phenomena of daily travel*, Surrey: Ashgate Publishing Ltd.

Scott J. (2000), «Rational choice theory», *Understanding contemporary society: Theories of the present*, 129.

Shevky E., Bell W. (1972), *Social area analysis; theory, illustrative application and computational procedures*, Westport: Greenwood Press.

Simmel G. (2013), *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, Paris: Éditions Payot.

Sohn C. (2006), «Villes et agglomérations au grand-duché de Luxembourg», *CEPS/Instead Population et Territoire*, p. 16.

Sohn C., Reitel B., Walther O. *et al.* (2009), «Cross-border metropolitan integration in Europe: the case of Luxembourg, Basel, and Geneva», *Environment and Planning C: Government and Policy*, 27 (5), p. 922-939.

Stutzer A, Frey B. S. (2007), «Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox», *The Scandinavian Journal of Economics* 110 (2), p. 339-366.

Szalai A. *et al.* (1972), *The Use of Time: Daily Activities of Urban and Suburban Populations in Twelve Countries*, Berlin & Boston: de Gruyter.

Szollos A. (2009), «Toward a psychology of chronic time pressure conceptual and methodological review», *Time & Society*, 18 (2-3), p. 332-350.

Talandier M., Jousseaume V. (2013), «Les équipements du quotidien en France: un facteur d'attractivité résidentielle et de développement pour les territoires?», *Norois*, 226 (1), p. 7-23.

Tannier C., Thomas I., Vuidel G., Frankhauser P. (2011), «A fractal approach to identifying urban boundaries», *Geographical Analysis*, 43 (2), p. 211-227.

Thoemmes J. (2000), *Vers la fin du temps de travail?*, Paris: Presses universitaires de France.

Thomas M.-P., Pattaroni L. (2012), « Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse », *Espaces et sociétés*, 148 (1), p. 111-127.

Thomas M.-P., Pattaroni L., Kaufmann V. (2011), « Modes de vie, mobilité et organisation quotidienne des familles ? Quelles relations avec le choix résidentiel ? », in Gerber P., Carpentier S. (dir.), *Mobilités et modes de vie, vers une recomposition de l'habiter*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, p. 27-47.

Timmermans H.J., Zhang J. (2009), « Modeling household activity travel behavior: Examples of state of the art modeling approaches and research agenda », *Transportation Research Part B: Methodological*, 43 (2), p. 187-190.

Van Campenhoudt L., Quivy R. (2011), *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris : Dunod.

Viard J. (2011), *Éloge de la mobilité : essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Vilhelmson B. (1999), « Daily mobility and the use of time for different activities. The case of Sweden », *GeoJournal*, 48 (3), p. 177-185.

Vincent-Geslin S., Kaufmann V. (2012), *Mobilité sans racines : plus loin, plus vite… plus mobiles ?*, Paris : Descarte et Cie.

Wener R.E., Evans G.W. (2011), « Comparing stress of car and train commuters », *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14 (2), p. 111-116.

Wiel M. (1999), *La Transition urbaine : ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Bruxelles : Éditions Mardaga.

Wingo L. (1961), « An economic model of the utilization of urban land », *Papers in Regional Science*, 7 (1), p. 191-205.

Yarlagadda A.K., Srinivasan S. (2008), « Modeling children's school travel mode and parental escort decisions », *Transportation*, 35 (2), p. 201-218.

Zahavi Y. (1974), *Travel time budgets and mobility in urban areas. Report prepared for the US department of transportation.* Rapport technique.

Zahavi Y. (1979), *The umot project. Report prepared for the US department of transportation, special programs administration, and*

the Federal Republic of Germany ministry of transport. Rapport technique, DOT-RSPA-DPW-20-79-3.

Zenk S.N., Schulz A.J., Matthews S.A., Odoms-Young A., Wilbur J., Wegrzyn L., Gibbs K., Braunschweig C., Stokes C. (2011), « Activity space environment and dietary and physical activity behaviors: a pilot study », *Health & Place* 17 (5), p. 1150-1161.

Postface
Vincent Kaufmann

Pour une analyse rythmique partant des mobilités

L'étude fine des temporalités et des rythmes de la vie quotidienne, telle que la mène Guillaume Drevon avec brio dans son ouvrage, met en évidence plusieurs aspects à partir desquels il semble pertinent de déployer l'amorce d'une théorie rythmique des modes de vie contemporains. Il s'agit tout d'abord de l'importance croissante de la mobilité dans la vie quotidienne, particulièrement présente parmi les frontaliers, qui prend souvent la forme d'injonction aussi bien dans la vie professionnelle que dans la vie privée. Il s'agit deuxièmement de la tension accrue entre vie professionnelle et vie privée qui caractérise les modes de vie contemporains, et qui prend souvent la forme de débordements ou de mélanges spatio-temporels d'activités inédits. Il s'agit enfin de la fatigue associée aux modes de vie les plus tendus d'un point de vue spatio-temporel. Épuisement, découragement, nervosité, agacement, conflictualités multiples dans les relations sociales quotidiennes sont les conséquences de cette fatigue, qui concerne bien sûr d'abord les grands mobiles, mais pas seulement, loin s'en faut.

Ces trois constats fondamentaux traversent l'ouvrage que vous avez entre les mains et rejoignent en cela de nombreuses observations approchantes dans différents travaux récents sur les modes de vie contemporains et sur leur rythmique. On pense naturellement aux thèses de Hartmut Rosa (2010), mais aussi à des travaux empiriques d'envergure comme les recherches menées sur les grands mobiles (Ravalet *et al.*, 2015 ; Schneider, Collet, 2010) ou aux travaux du Forum Vies mobiles relatifs à l'aspiration au ralentissement (Forum Vies mobiles, 2016).

Derrière cet ensemble de résultats se dévoile une transformation majeure du rapport que les personnes entretiennent avec l'espace et le temps.

Du point de vue spatial tout d'abord, il s'agit d'une remise en question des échelles. Comment par exemple mesurer la mixité sociale dans un quartier ou dans une commune si les habitants ne s'insèrent pas socialement dans cet espace, mais passent, pour une part non négligeable d'entre eux, la moitié de la semaine dans une autre ville comme bi-résident ou s'en échappent tous les matins de semaine pour aller travailler à 100 kilomètres ? De fait, le mode de spatialisation des sociétés change. Plus précisément, l'agencement entre ce qui est à côté, ce qui est connecté et ce qui se déplace se modifie, modifiant de ce fait la signification de : être à côté, se déplacer et être connecté ou en relation avec.

Du point de vue temporel ensuite, avec une transformation des temporalités du parcours de vie qui s'apparente à une recomposition des emboîtements temporels qui va dans le sens d'une croissance de l'importance du court terme et de l'instant. Cette tendance concerne aussi bien la vie privée que la vie professionnelle, et conduit à la valorisation du présent et de l'expérience immédiate, plutôt que du long terme et de la promesse d'un avenir meilleur ou de la recherche de permanence temporelle. Dans la vie quotidienne, cette tendance se traduit

par le métissage des activités dans le temps : on fait désormais souvent plusieurs choses en même temps, souvent à l'aide d'objets connectés.

Lorsqu'un chercheur analyse empiriquement ces transformations, à l'instar de Guillaume Drevon, il arrive souvent à la conclusion que la mobilité est un angle particulièrement riche pour décrire et comprendre les transformations du rapport au temps et à l'espace et les rythmes de vie qui en résultent. La mobilité change, dans ses formes mais aussi dans ses rythmes et dans ses logiques, et il est possible de lire à travers l'examen des aptitudes à se mouvoir les rapports entretenus par les acteurs individuels et collectifs avec le temps et l'espace.

Notons cependant que pour que cette entreprise soit véritablement riche en enseignements, encore faut-il entendre le concept de mobilité dans ses composantes spatiales et temporelles ou, en d'autres mots, en termes de franchissement de l'espace aussi bien qu'en termes de changements se déroulant dans le temps.

Malgré cette précaution, il y a de multiples manières d'aborder la mobilité d'un point de vue épistémologique et, parmi ces dernières, trois sont très présentes dans la littérature, et aucune des trois n'est totalement convaincante pour aborder les rythmes.

La première consiste à considérer les transformations de la mobilité comme un signe parmi d'autres d'un changement fondamental du cadre de référence des sociétés correspondant à la fin de la possibilité de catégoriser, et par là même d'identifier des rythmes. Dans cette optique, les catégories sociales s'estompent voire disparaissent, de même que les sociétés entendues comme États, ou les différenciations spatiales comme la ville et la campagne. Dans cette optique, se déplacer au sens de se déraciner pour s'enraciner ailleurs devient d'une certaine manière impossible puisqu'il n'y a plus le franchissement de frontières véritables. Dans ce cadre,

les mobilités contemporaines, à l'instar de la pendularité de longue distance ou de la bi-résidence, deviennent une sorte de néo-nomadisme, au sens de Deleuze et Guattari (1980). John Urry se situe très nettement dans cette optique dans son ouvrage *Sociology beyond Societies* (2000), tout comme Manuel Castells dans *La société en réseaux* (2001), ou Jeremy Rifkin dans *L'âge de l'accès* (2000).

La deuxième consiste à faire de la mobilité une conséquence pratique d'une idéologie de la vitesse à laquelle nous sommes tous soumis. Dans cette optique, qui se rapproche de la sociologie critique, l'injonction sociale à la mobilité se fait de plus en plus pressante, en particulier dans le monde du travail. Se déplacer vite, loin et souvent devient un impératif pour qui prétend prouver qu'il est dynamique, motivé ou ambitieux. Savoir identifier et jouer avec les règles du jeu de cette injonction devient alors une compétence essentielle à l'insertion sociale et professionnelle en général et à la carrière ascendante en particulier. Le développement des formes inédites de déplacement qui nous occupent est alors le reflet de la rencontre entre les investissements dans les infrastructures de transports rapides consentis par les pouvoirs publics pour permettre le développement économique (celui-ci étant supposé produit par la vitesse de transport) et l'usage qui en est fait par les personnes dans un contexte de forte pression sociale au déplacement. Cette position est clairement celle de Zygmunt Bauman dans *Liquid Modernity* (2000), ou de David Harvey lorsqu'il évoque la compression de l'espace-temps (Harvey, 1990, 2001). C'est aussi celle de Luc Boltanski et Eve Chiapello dans *Le nouvel esprit du capitalisme* (1999) ou encore celle de Pierre Lannoy et Thierry Ramadier dans *Les figures de la mobilité* (2007). Pour traiter du rythme, elle présente l'inconvénient de le considérer d'une manière surdéterminée.

La troisième consiste à interpréter ce changement comme un signe parmi d'autres de l'avènement d'une société d'individus. Cette approche, héritière de l'individualisme méthodologique,

voit dans les transformations des phénomènes de mobilité une radicalisation des principes fondateurs de la modernité, soit en particulier la recherche concomitante d'épanouissement individuel et d'efficacité. La société tout entière est alors fondée sur l'idée de libérer l'être humain des emprises communautaires et des attaches traditionnelles pour le rendre plus rationnel et réflexif par rapport à son épanouissement. Dans cette optique, les formes inédites de déplacement qui se développent actuellement sont le reflet d'un modèle d'aspirations se traduisant dans de nouveaux modes de vie. Les travaux de François Ascher dans *Métapolis ou l'avenir des villes* (1995) ou d'Alain Bourdin dans *La métropole des individus* (2005) renvoient très nettement à cette troisième conception. Cette position présente l'inconvénient d'être largement aveugle aux dimensions interindividuelles et collectives des mobilités. Par ailleurs, les formes de déplacement sont le reflet de cultures de la mobilité spécifiques à des groupes sociaux. Hanja Maksim (2011) a ainsi montré que les personnes à faible revenu développent des habitus de mobilité spécifiques et pointus pour compenser ce handicap économique, mais que ceux-ci ne correspondent pas au modèle dominant de la personne mobile tel que valorisé. En d'autres termes, l'analyse de la mobilité, et celle des rythmes de vie, ne peut pas être qu'une approche individuelle.

Pour répondre aux insatisfactions identifiées, nous proposons de travailler l'analyse des rythmes de vie à partir de l'aptitude à se mouvoir des acteurs. L'originalité de cette approche consiste à concentrer les investigations sur les intentions en matière de mobilité et le passage à l'acte de se déplacer, plus que sur les déplacements proprement dits. C'est ainsi que dans cette approche, chaque personne ou groupe se caractérise par des propensions plus ou moins prononcées à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. Celles-ci constituent dès lors un ensemble d'aptitudes conceptualisé par la notion de motilité (Kaufmann, 2008).

Lorsqu’on analyse la transformation des modes de vie contemporains et les rythmes de vie qui y sont associés en termes de motilité, un aspect ressort avec force. Nombre d’acteurs cherchent à maximiser la caractéristique de réversibilité de leurs pratiques spatiales et temporelles. Et plus encore, il apparaît que les rythmes de vie constituent largement une dérivée du degré de réversibilité des pratiques spatiales et temporelles dans la vie quotidienne.

Il y a derrière cette quête une volonté de ne pas devoir choisir : garder le plus possible et le plus longtemps possible toutes les options ouvertes. Ceci prend des formes multiples. Éviter de déménager lorsqu’on trouve du travail loin pour préserver ses ancrages spatiaux et ses relations sociales. Ne jamais véritablement quitter ses proches en restant en contact permanent par texto, envoi de photos et échanges skype ou/et téléphoniques. Voyager à l’autre bout du monde en consultant tous les jours le site web du quotidien local de sa région pour se tenir au courant… On pourrait multiplier les exemples. Tous ont en commun une chose : la volonté impérieuse d’éviter les irréversibilités spatiales et temporelles. Il s’agit de partir tout en restant, de concilier au quotidien ce qui est éloigné dans l’espace. De ne pas accepter le temps de la séparation.

La réversibilité traduit l’absence de prise de risque et la volonté de vivre dans des temps et des espaces « sous garantie ». Elle se traduit par une incapacité à avoir un rapport à l’altérité, soit un autre ou un autrui inconnu. Naturellement, elle a pour conséquence des rythmes de vie très soutenus, voire intensifs.

Lorsqu’on observe de près la réversibilité, il apparaît en outre qu’elle ne constitue pas une conséquence mécanique du développement technologique. Elle présente une grande plasticité et joue avec la vitesse procurée par les transports rapides et les objets connectés, sans être déterminée par ces objets. Elle constitue un trait culturel, voire civilisationnel, qui doit sans doute être compris comme une conséquence des peurs et des incertitudes de notre temps.

Bibliographie

Ascher F. (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris : Odile Jacob.

Bauman Z. (2000), *Liquid Modernity*, Cambridge : Polity Press.

Boltanski L., Chiapello E. (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris : Gallimard.

Bourdin A. (2005), *La métropole des individus*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Castells M. (2001), *La société en réseau* (nouvelle édition), Paris : Fayard.

Deleuze G., Guattari F. (1980), *Mille plateaux : schizophrénie capitaliste*, Paris : Éditions de Minuit.

Forum Vies mobiles. *Enquête aspirations*, 2016.

Gwiazdzinski L. (2001), *La ville 24h/24*, La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube, p. 83-91.

Kaufmann V. (2008), *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Lausanne : Presses polytechniques universitaires romandes.

Lannoy P., Ramadier T. (dir.) (2007), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Bruxelles : Academia Brutland.

Maksim H. (2011), *Potentiels de mobilité et inégalités sociales : La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*, Doctoral thesis, EPFL, n° 4922.

Montulet B. (1998), *Les enjeux spatio-temporels du social – mobilités*, Paris : L'Harmattan.

Rifkin J. (2000), *L'âge de l'accès : la révolution de la nouvelle économie*, Paris : La Découverte.

Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V., Viry G., Dubois Y. (2015), *Grandes mobilités liées au travail, perspective européenne*, Paris : Economica.

Rosa H. (2010), *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris : La Découverte.

Schneider N.F., Collet B. (dir.) (2010), *Mobile living across Europe II: Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison*, Leverkusen : Barbara Budrich Publishers.

Urry J. (2000), *Sociology beyond societies*, Londres : Routledge.

Table des matières

Achevé d’imprimer
en février 2019
pour le compte des Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Responsable de production : Anne-Caroline Le Coultre

Il est 21 heures, Barbara et Maxime s'écroulent dans le canapé. Ils viennent de coucher le petit dernier. Il leur faut encore s'organiser pour la journée de demain. Maxime quittera la maison à l'aube pour éviter les embouteillages et Barbara suivra pour une présentation du travail d'une année à ses employeurs. Qui s'occupera des enfants ? Les esprits s'échauffent autour du même débat : il faut que l'un d'eux passe à 80% pour prendre soin des enfants et de la maison. Comme nombre de nos contemporains, Barbara et Maxime ressentent de plus en plus le manque de temps pour leur travail, leurs enfants et leur couple. Ils se sentent souvent prisonniers d'un rythme de vie toujours plus soutenu, soumis à des arbitrages permanents entre vie professionnelle, vie familiale et vie personnelle.

Issu des recherches en cours sur l'accélération sociale et les rythmes de vie individuels ou collectifs, cet ouvrage milite pour un changement de regard sur les sociétés contemporaines en proposant une approche rythmique de la mobilité et des modes de vie. Cette proposition s'appuie sur l'analyse des comportements spatio-temporels et du rapport au temps chez des couples biactifs qui doivent concilier famille, travail et mobilité quotidienne. Les résultats mettent en perspective les importantes tensions liées à la gestion des temps quotidiens et suggèrent des formes de vulnérabilités temporelles qu'il s'agit de prendre en compte. Ils témoignent aussi des aptitudes développées par les couples pour gérer ces contraintes et des formes de mobilisation des ressources déployées dans la conduite de la vie quotidienne.



Guillaume Drevon est chercheur au Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. Dans le cadre de ses travaux, il a notamment décrypté quelles étaient les stratégies développées par les familles pour faire face aux pressions temporelles du quotidien en mettant en perspective la notion de vulnérabilité temporelle. Aujourd'hui, Guillaume Drevon développe le thème des rythmes de vie et de ville pour mieux comprendre l'évolution du rapport au temps dans les sociétés contemporaines. Il poursuit également ses travaux sur le thème des communs transfrontaliers dans le cadre d'un projet FNS qu'il co-dirige. Au niveau pédagogique, il est impliqué dans plusieurs cours à l'EPFL et développe l'idée d'une pédagogie expérientielle. Enfin, il est également membre du comité de rédaction de la revue *espacestemps.net*.

ISBN 978-2-88930-237-6

